

**¡NUMERO EXTRA!**  
**SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO EN COLOR**  
**EL SALON DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA:**  
**La industria y el deporte del motor**

NUM. 313 • 17 DE MAYO DE 1977 • 30 PTAS.

**as**  
**color**  
 SEMANARIO GRAFICO DEPORTIVO

**El Atlético  
 empató con el  
 Real Madrid**

# DICHOSO ANTES DEL FINAL

Se dice que hasta el final nadie se dio por vencido. Esto no vale para el Atlético de Madrid, que cuando aún falta una jornada ligera ya es campeón y, por consiguiente, completamente dichoso. El título lo ha ganado por méritos propios a lo largo del torneo, con el brío de su empate con el Madrid, en Chamartín, un derroche así como del título con el Barcelona. La fotografía de A. Vago recoge una escena del final del partido y la expresiva alegría de Peralta, su primer titular, y el aborreo de otros jugadores rivales, al fondo.



**Los líderes políticos y el deporte**

**HABLA PIO CABANILLAS**

**PRESIDENTE DEL PARTIDO POPULAR**

- "Lo más importante del deporte es que crea hábitos de paz y de convivencia"

**Bahamontes, sin pelos en la lengua**

**"LA VUELTA A ESPAÑA HA SIDO ABSURDA"**

**Dice el presidente de la Federación de Gimnasia**

**"NADIA COMANECI NO SON-  
 RIE PORQUE NO COME"**



## CARTA SIN SELLO

SEÑOR DON LUIS ARAGONES

Distinguido señor:

**P**ERMITAME que una mi felicitación a las muchas que ha recibido por el triunfo del Atlético de Madrid en el campeonato de Liga. Ya supongo que usted, con la loable humildad que le caracteriza, dirá que el mérito es de los jugadores. Por supuesto, no voy a ser yo quien regatee elogios a cuantos han vestido la camiseta rojiblanca en el transcurso de la competición. Pero, indudablemente, los soldados ganan batallas y guerras cuando son bien dirigidos, cuando el general hace de la guerra un arte. Y esto es lo que ha hecho usted: dirigir a la perfección a unos excelentes futbolistas.

Usted había sido uno de esos soldados. Una pieza fundamental de la infantería rojiblanca. Usted había marcado muchos goles decisivos en partidos importantes. Usted ejecutaba como nadie esos castigos con tiro directo desde fuera del área de penalty. Usted, en fin, era uno de los ídolos de la hinchada del Manzanarés. Usted se pudo ir del Atlético con todos los honores, en el momento de colgar las botas como jugador. Pero hizo más por el club. No lo abandonó en momentos difíciles y asumió el cargo más responsable, el que le ha dado la gloria de hoy, pero en el que se jugó un prestigio ganado a pulso.

¿Me permite que le cuente la historia del NODO? Pues, verá. Sancho el Bravo se había levantado contra su padre, Alfonso X, el Sabio. Y el rey, en recuerdo y gratitud por la fidelidad que le guardó Sevilla, en aquella ocasión, añadió a las armas de la ciudad una madeja anudada con el lema NODO, en esta forma: NO 8 DO (el ocho representa la madeja). Y se podía leer NO MADEJA DO, o sea: «No me ha dejado.»

Pues bien; si yo fuera directivo del Atlético propondría, en Junta, que a usted le otorgasen un banderín del club con esa leyenda: «No me ha dejado.» Y, por supuesto, que siga sin dejarlo. Es decir, que continúe como entrenador del Atlético.

Para ustedes, la Liga como si hubiera terminado, aunque quede por jugar el partido contra el Valencia, el próximo domingo. Para otros, especialmente para los que aspiran a eludir el descenso, la lucha sigue. Las victorias del Celta y del Racing sobre el Millaga y el Burgos, respectivamente, y lo sucedido en el terreno valencianista, con probable empate del Zaragoza al transformarse en gol el penalty con que fue castigado el Valencia a cuatro minutos del final reglamentario, que adelantó el árbitro por los incidentes acaecidos, deja las espadas en alto.

También queda para la jornada final quiénes serán los equipos que participarán en la Copa de la UEFA el año próximo.

En fin, le repito mi felicitación y le envío un cordial saludo.

R. de V.

## 1-1. EL ATLETICO SALIO CAMPEON DEL BERNABEU EL REAL MADRID PERDIO UN P



**LAS COSAS DE PEREIRA.**—Pereira se ha metido en el bolsillo a la hinchada rojiblanca; pero, claro, el domingo, el Atlético jugaba en el Bernabéu y no en el Manzanarés. Al brasileño se le debió olvidar este pequeño detalle... a hizo las cosas que acostumbra a hacer en su feudo. Por ejemplo, vacilar con los contrarios; por ejemplo, mirar hacia el público con frecuencia. Como, además, en un par de ocasiones perdió su eterna sonrisa y se enfadó con Benito, primero, y con Roberto, después, los seguidores madridistas, que habían aplaudido algunas de sus excelentes intervenciones, terminaron metiéndose con él. Y es que, amigo Pereira, el horno del Bernabéu no estaba para sus boños. Menos mal que, al final, con el título en el bolsillo, Pereira volvió a recuperar su sonrisa y los seguidores madridistas se olvidaron de las cosillas del brasileño.



**A SEGUNDOS DEL TITULO.**—Las manecillas del cronómetro del señor Carreira Abad avanzaban implacablemente. Los rojiblanco estaban a segundos del título, y los hombres de su banquillo, fuera ya de él, excepto Luis, que sólo asoma medio cuerpo, se preparan para saltar al campo a abrazar a sus compañeros. Sólo faltaba el pido del árbitro, y cuando éste suena, ¡halá!, en busca de los héroes del «puntito» que valía una Liga. Y es que cuando la victoria sonríe, ya se sabe: todo es jugarlo.

**as**  
color  
SEMANARIO GRATICO-DEPORTIVO

AÑO VII - NÚM. 313

17 de mayo de 1977

Precio del ejemplar: 30 ptas.  
Precio en Canarias (servicio aéreo): 33 ptas.

Director:  
Luis G. de Linares  
Subdirector:  
Rafael Riezní.

Jefe de los Servicios de  
Documentación:  
Manuel Sarmiento Orba

Edita SEMANA, S. A. Paseo de  
Ondarreta Redonda, 26. Madrid-8.  
Apartado 383.

Telefonos:  
Corresponsales: 247 80 12.  
Suscripciones: 248 87 90.  
Administración: 247 23 99.  
Redacción: 247 23 00.  
241 36 11.

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD:  
Madrid: Paseo Ondarreta Redonda, 26.  
Telé. 248 87 90. Barcelona: Unión, 9.  
Telé. 221 58 83. Depósito Legal:  
M-12.488-1971. Impresión: RIVADE-  
NEYRA, S. A.

### PRECIOS DE SUSCRIPCION

ESPAÑA, PORTUGAL  
E HISPANOAMERICA:

SEMESTRE 650 ptas.  
AÑO 1.300 ptas.

NOTA.—Para el resto del extranjero y  
cervon aéreo, el mismo precio más  
gastos de envío.

Difusión media por número  
controlada durante el pe-  
riodo mayo de 1975 a abril  
1976



109.693  
EJEMPLARES



# UNTO, PERO HIZO UN "TAQUILLON"

Texto: J. M. FERNANDEZ-NOTARIO. - Fotos: GALVEZ y JANEIRO

## CON EL RELOJ EN LA MANO

SE disputó un «derby» mas y, como casi todos, decepcionó a los amantes del fútbol; a esos aficionados que van a los estadios para ver espectáculo. En el Bernabéu, desde luego, no lo hubo, pues los dos equipos, el Real y el Atlético, fueron a lo suyo. Los propietarios del terreno, a ganar, o a intentarlo al menos; el Atlético, en busca del punto que necesitaba para proclamarse campeón de Liga. Los rojiblancos consiguieron su objetivo: los madridistas, con el uno a uno final, no. Para los «merengues» era vital la victoria, pues sólo lográndola podían seguir manteniendo sus aspiraciones de disputar, la próxima temporada, la Copa de la UEFA, ese torneo continental de consolación, al que se agarran como a un clavo ardiendo los equipos que no obtienen ningún título en sus respectivas competiciones, pero que, sin embargo, se clasifican en los lugares de honor de la tabla ligüera.

A tenor de como están en estos momentos —y también en como han estado a lo largo de la temporada, el Atlético debía haber barrido. Pero no barrió, ni mucho menos. El conjunto de Luis sólo tuvo un objetivo: no perder. Y, claro, basó todo su juego en eso... en no perder. Quizá debido a ello, a punto estuvo de salir derrotado, porque el Real, que está rematadamente mal, el domingo, por aquello de que estos encuentros de eterna rivalidad nada tienen que ver con el pronóstico previo, pudo ganar. ¿Hubiese sido justo su triunfo? Pienso que no, pues, pese a todo, los del Manzanares demostraron que hoy por hoy son superiores, aunque, como ya digo, en esta ocasión no hicieron nada de particular.

Empezó marcando el Atlético en una jugada de barullo, que

aprovechó Rubén Cano para, en última instancia, bair a Miguel Angel. Con el cero a uno se llegó al descanso. En la segunda mitad, el Real, también a consecuencia de otro barullo —esta vez, claro, en la puerta de Pacheco—, igualó la contienda, al conseguir Roberto un tanto de los de su estilo.

Casi nada de nada, pues, en el «derby» madrileño. De positivo, además del punto que se llevó el Atlético para conquistar el título —un título que, a mi juicio, no justificó en este partido—, el «taquillon» que hizo el Real Madrid, por lo que, al menos en esta ocasión, se puede decir aquello de que los duelos con buenos billetes en las arcas son menos. Dirigió la confrontación el colegiado gallego señor Carreira Abad, que no tuvo excesivos problemas, aunque en algunas fases del juego hubo ciertos conatos de violencia, más que nada por los nervios de los jugadores. Amonestó con tarjetas amarillas a Bermejo, Vitoria y Benito, por entradas antirreglamentarias a contrarios; a Del Bosque, por protestar, y a Pereira, por perder tiempo.

Al final de los noventa minutos, los rojiblancos y su hinchada, que les siguió hasta el Bernabéu, celebraron el importante galardón conquistado con la lógica alegría.

Comenzó el partido poniendo el balón en juego Bermejo.

Minuto 6. — Oportunidad de Roberto Martínez, que, completamente solo, remata fuera ante la salida de Pacheco.

Minuto 7. — Del Bosque replica empleando los puños a una entrada de Rubén Cano desde el suelo. El árbitro pasa por alto la acción del madridista.

Minuto 16. — Buena ocasión de Ayala, que desaprovecha al re-

matar fuera cuando estaba en excelentes condiciones para marcar.

Minuto 23. — Piti se interna en el área rojiblanca y remata sobre la marcha, fuera.

Minuto 33. — Gran remate de Alberto desde fuera del área. El balón tropieza en un poste cuando Miguel Angel estaba ya batido.

Minuto 41. — GOL DEL ATLÉTICO: Lio en el área madridista, con remates y rechaces. El balón llega finalmente a los pies de Rubén Cano que, completamente solo y a puerta vacía, no tiene más que empujarlo al fondo de la red.

Minuto 45. — El árbitro da por finalizada la primera parte. El marcador refleja el resultado de cero-uno.

Jensen pone el balón en juego y comienza el segundo tiempo.

Minuto 48. — Gran internada de Breitoer y oportunismo corte de Pereira en última instancia.

Minuto 60. — Capón se mete por el centro, llega al área madridista y remata fuera.

Minuto sesenta y tres. — Santillana sustituye a Vitoria, en el Real Madrid.

Minuto 69. — GOL DEL REAL MADRID. Jugada muy parecida a la del tanto atlético. Lio ante el portal de Pacheco, la defensa rojiblanca no acierta a despejar y Roberto, que está allí, consigue rematar al fondo de la red. Tras esta jugada, Salcedo sustituye a Benegas, en el Atlético.

Minuto 78. — Gran remate de Jensen desde fuera del área. Pacheco detiene el balón, pero éste se le escapa y a punto está de crearse una peligrosísima situación para su portería.

Minuto 81. — Eusebio sustituye a Robi, en el Atlético.

Minuto 82. — Rubián sustituye a Uria, en el Real Madrid.

Minuto 87. — Buen remate de Ayala desde lejos, fuera.

Minuto 90. — El señor Carreira Abad pita el final del partido. En el marcador, empate a un gol.

## QUEDA EL DRAMA DEL DESCENSO

### PRIMERA DIVISION

Real Madrid, 1; At. Madrid, 1.  
Santander, 3; Málaga, 2.  
Las Palmas, 2; Salamanca, 0.  
Betis, 2; Athletic de Bilbao, 1.  
Eliche, 0; Barcelona, 0.  
Español, 3; Hércules, 0.  
Real Sociedad-Sevilla (aplazado).  
Celta, 2; Burgos, 1.  
Valencia-Zaragoza (suspendido a los ochenta y seis minutos, con el resultado de 1-0).

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	Ptos.
AT. MADRID	33	19	8	6	60	30	46+14
Barcelona	33	17	9	7	68	33	43+11
Ath. Bilbao	33	14	8	11	53	44	36+4
Las Palmas	33	15	6	12	55	49	36+2
Betis	33	15	6	12	41	39	36+2
Español	33	14	7	12	61	60	35+1
R. Madrid	33	12	10	11	56	52	34
Valencia	32	12	9	11	49	44	33+1
Sevilla	32	11	11	10	31	37	33+1
Eliche	33	11	10	12	44	46	32-2
R. Sociedad	32	12	8	12	52	38	32
Salamanca	33	13	6	14	30	33	32
Hércules	33	11	9	13	34	40	31-1
Burgos	33	13	4	16	44	50	30-2
Celta	33	9	11	13	22	38	29-5
R. Santander	33	11	7	15	40	62	29-5
Zaragoza	32	9	9	14	40	50	27-5
Málaga	33	5	6	22	25	59	16-16

### SEGUNDA DIVISION

Sporting Gijón, 0; Coruña, 0.  
Córdoba, 0; Oviedo, 0.  
Tarrasa, 3; Levante, 0.  
Getafe, 4; Pontevedra, 1.  
San Andrés, 1; Castellón, 0.  
Barcelona At., 1; Cádiz, 1.  
Alavés, 0; Rayo Vallecano, 0.  
Valladolid, 2; Calvo Sotelo, 0.  
Jaén, 2; Huelva, 0.  
Granada-Tenerife (aplazado al día 25).

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	Ptos.
S. GIJÓN	35	17	11	7	59	30	45+9
R. Vallecano	35	16	10	9	43	31	42+8
Cádiz	35	15	11	9	52	40	41+7
Oviedo	35	17	7	11	44	39	41+7
Tarrasa	35	13	13	9	43	30	39+3
Jaén	35	13	12	10	36	30	38+2
Alavés	35	12	12	11	52	39	36
Valladolid	35	14	7	14	54	49	35-1
Tenerife	34	13	9	12	44	44	35+1
Huelva	35	13	9	13	35	44	35+1
Coruña	35	10	14	11	38	46	34-2
Getafe	35	12	9	14	33	41	33-3
Córdoba	35	9	14	12	35	40	32-4
Calvo Sotelo	35	13	6	16	36	52	32-2
San Andrés	35	9	13	13	36	45	31-5
Pontevedra	35	9	13	13	32	42	31-3
Levante	35	11	9	15	42	58	31-3
Granada	34	11	8	15	33	35	30-2
Castellón	35	11	7	17	37	42	29-5
Barcelona At.	35	9	10	16	36	45	28-8



**FIESTA ROJIBLANCA EN EL BERNABEU.**—Los hinchas atléticos acudieron en buen número al Bernabéu, donde esperaban, como así sucedió, que el equipo de sus amores se alzara con el título, sin necesidad de tener que esperar a la última jornada de la Liga. Acudieron, como digo, en cantidad y animaron sin desmayo. Durante los noventa minutos de juego hicieron flamear sus banderas, y al final, cuando el triunfo absoluto en el torneo de la regularidad era un hecho consumado, esas mismas banderas se «adueñaron» del estadio. El domingo, alrededor de las siete de la tarde, el Bernabéu era una fiesta... rojiblanca.



En la penúltima  
jornada liguera

# EL ATLETICO, CAMPI



**ASI SE ASEGURÓ EL TÍTULO.**—Era el minuto cuarenta y uno del primer tiempo cuando el Atlético, al que sólo le bastaba un empate para proclamarse campeón, marcó su gol. Llo ante el portal de Miguel Angel hasta que la pelota llegó a pies de Rubén Cano, que no tuvo más que empujarla para marcar. Pereira, muy próximo a su compañera,



**LA IGUALADA, EN EL SEGUNDO TIEMPO.**—Mayor dominio del Atlético de Madrid a lo largo de la primera parte. Después, ya en el minuto sesenta y nueve, los blancos, que no cejaron en su empeño, obtienen el premio de su gol. La defensa rojiblanca se complicó un poco las cosas y Roberto Martínez, machacón, puso el balón lejos del alcance de Pacheco en este remate.



# ON CON TODO MERECEIMIENTO



**JUGÁNDOSE EL FÍSICO.**—A nadie se le oculta la entrega y decisión que Pirri pone en su juego. En esta ocasión, el capitán madridista se arriesga a que la pierna de Pereira le «acaricie»...



**¡CUIDADO CON LA CABEZA!**—El fútbol entraña un indudable riesgo físico. Una prueba de ello la tenemos en esta foto, en que la bola de Camacho pasa muy cerca de la cabeza de Ayala, quien se ha agachado más de la cuenta.



**DUELO.**—Como estaba previsto, fue interesante la pugna que mantuvo Rubén Cano con el central madridista, Benito. Ambos jugadores, en un buen salto, disputan el balón. Fotos Vega y Gálvez.



**A SUS PIES.**—La lesión sufrida por Reina en el partido de Copa frente al Sevilla hizo que la meta rayiblanca fuera ocupada por Pacheco. Roberto Martínez, aquí, gana la acción al portero, pero la pelota se irá fuera.



# JUSTO EMPATE EN EL «DERBI»

Duelo de bigotes. Aguilar y Salcedo, bigotudos ellos, corren en pos del esférico. Como se deduce del fondo de la jugada, el estadio Bernabéu registró una gran entrada.



Lesionado Reina, su sustituto, Pacheco, apenas si tuvo trabajo, y no se le puede achacar culpa alguna en el gol, ya que el error de Capón dejó el balón en bandeja a Roberto Martínez. Esta es una de sus raras intervenciones.



En esta imagen, en la que aparecen Vitoria y Marcelino, queda plasmado lo que fue el segundo tiempo del Real Madrid: un continuo dominio, aprovechando el juego reservón de los rojiblancos, pero sin fruto alguno.

En el minuto sesenta y nueve del partido, el ya mencionado error de Capón dio ocasión a que Roberto Martínez, con toda comodidad, consiguiera el tanto del empate, que habría de ser definitiva. Lógico alborozo en las gradas por parte de la «parroquia» madridista.





# Y» MADRILEÑO



No tuvo excesiva fortuna Paul Breitner en su encuentro de despedida ante la afición madrileña. El ya jugador del Eintracht Braunschweig tuvo escasas oportunidades de demostrar su indudable clase. En esta ocasión es Pereira quien corrió su internada.

## DISTURBIOS EN EL LUIS CASANOVA

A falta de cuatro minutos para el final, cuando el marcador señalaba 1-0, el árbitro, señor Sánchez Ríos, señaló penalty en una entrada de un defensa valenciano al zaragocista Juanjo, originándose una serie de disturbios que obligaron a la suspensión del encuentro. En la foto, las asistencias retiran a un espectador. Al fondo, las almohadillas.—Cifra.



TERMINO LA VUELTA CICLISTA A ESPAÑA MAS POBRE DE SU HISTORIA

## MAERTENS ARROLLO

Trece triunfos parciales, la general, el maillot verde y las metas volantes

- Pedro Torres, "rey de la montaña"
- La victoria por equipos, para el Teka
- Fracaso del Kas (sólo ganó una etapa: Nazábal)



Después de ser líder desde el prólogo hasta el final, de obtener trece triunfos parciales y tres clasificaciones absolutas, el campeón del mundo, Maertens, se enfunda el maillot de triunfador en la XXXII Vuelta Ciclista a España. Su largo y monótono paseo de Dehesa de Campoamor a Miranda de Ebro había terminado.—Telefoto Europa Press.

LA Vuelta Ciclista a España-1977 ha concluido, como se suponía desde antes de empezar, con la victoria de Freddy Maertens. El campeón del mundo, jefe de fila del Flandria-Velda-Latina, ha conseguido la general absoluta, el triunfo en la clasificación por puntos (maillot verde) y el primer puesto final de las metas volantes (si bien la máxima puntuación la logró el italiano Tincella que, desplazado en la general, no podía optar al triunfo absoluto en la clasificación de los sprints sobre la marcha).

Pero el campeón del mundo ha alcanzado dos logros históricos: uno, ser líder de principio a fin; el otro, acabar con los récords de Van Looy y Delfo Rodríguez (ocho victorias parciales en una sola edición) y con el absoluto del propio Delfo (doce triunfos en una sola edición de la Ronda).

Estos logros definen con bastante nitidez hasta qué punto ha sido superior el campeón belga a todos los rivales que ha tenido desde Dehesa de Campoamor a Miranda de Ebro (final improvisado de la carrera, por problemas de otro orden en el territorio guipuzcoano, a cuya capital se pensaba llegar en un principio). En efecto, sus trece triunfos parciales y los tres absolutos (sin contar el de las máximas ganancias) constituyen un fiel reflejo de su superioridad, pero son también la expresión de la pobreza general que ha enmarcado su victoria.

El Kas, estrepitosamente derrotado (como jamás lo había sido en la Vuelta a España) no dio la batalla, el Teka prefirió los puestos segundo y tercero de Lasa y Thaler, antes que correr el riesgo, por buscar la victoria absoluta, de perder lo que tenía ganado, y los demás extranjeros fueron —si se exceptúa el pundonor de Ocaña que, aunque español, corre con el Frisol holandés, y las victorias parciales de Dan Hertog, Priem y Perletto— calderilla pura. Novostil-Gios bastante hizo con ganar una etapa, que, al fin y al cabo, es todo lo que consiguió el poderoso Kas.

En definitiva, Freddy Maertens ganó sin oposición, como lo demuestra bien a las claras el hecho siguiente: de los dos minutos y cincuenta y un segundos de ventaja sobre Miguel María Lasa, nada más y nada menos que un minuto y cuarenta y siete segundos los logró en bonificaciones, con lo cual se llega a la evidencia de que Maertens sólo superó a Lasa en un minuto y cuatro segundos (el líder del Teka logró ocho segundos de descuento en dos segundos puestos de otras tantas etapas como descuento).

De cualquier forma, muy bien estratégicamente Lasa y convincente Thaler, que, al fin y al cabo, es un «neoprofesional». Perurena, espléndido cuarto para la edad que tiene, y Viejo digno, como quinto en decolor día. Estos dos hombres consiguieron lo mejor para el Kas a la hora del reparto definitivo.

El «tercer hombre» del Teka en la Vuelta que acaba de concluir (XXXII de toda su historia) ha sido, sin ninguna duda, Pedro Torres. En primer lugar, porque logró a pulso un triunfo prestigioso en El Formigal; en segundo, porque se ha alzado con el triunfo en la montaña, y, en tercero, porque su presencia en vanguardia camino de Miranda de Ebro le valió al Teka la victoria por equipos.

Mención de honor para Melero y Ordiales, vencedores respectivos de las etapas decimocuarta y decimoséptima.

Y como polos opuestos de lo que aconteció a lo largo de los 2.767 kilómetros, la fantástica carrera (siempre como gregario, aunque haya que resaltar su triunfo en la contra-reloj de Bendorm, de Pollentier) y el error, grave, de Barrutia, el último día, al detener a Lineres para reforzar un contraataque tardío e impotente.

En resumen una Vuelta a España históricamente pobre ha entrado en los archivos de la historia.

Simón RUFO



# ALEGRIA ROJIBLANCA



A todo de una jornada para que finalice la Liga, el Atlético de Madrid saluda al público en su visita al estadio Bernabéu, marcado a su respecto frente al Real Madrid. Estos cuatro grabados son momentos de la campaña en blanco desde el júbilo tras haber conseguido su tanta hasta ese momento del histórico Puyol y el abrazo que recibe Pacheco cuando el árbitro, señor Carrera Abad, señaló el final de la zambra.—Fotos Vega y Gracia.



# LARGANDO, QUE YA SE PUEDE...

● LA «BANCA» MARTINEZ LAREDO, MAS CREDITO ● EL SANTANDER SE VA A QUEDAR EN CUADRO ● UN MAESTRO PARA LOS MAESTROS DEL TENIS ESPAÑOL ● FORCANO... ¿UN CINCO POR CIENTO DE LOS VOTOS? ● EL REAL Y SUS CIFRAS POR EXHIBIRSE ● FITTIPALDI, EL DESEADO ● GARCIA VERDUGO NO SEGUIRA... NI TRIUNFANDO

Escribe: HERAS LOBATO



Martínez Laredo.

El señor Martínez Laredo, a juzgar por lo que se dice, va por todas. He aquí su cartera, y no completa, de posibles fichajes:

Zubiría.  
Los dos Heredías, el del Atlético y el del Barcelona.

Sin embargo, hace no muchos meses, el señor Martínez Laredo se quejaba, en unos conocidos almacenes donde se probaba ropa, que el Burgos le debía la tira.

Se conoce que, ante la nueva marcha de los acontecimientos, la banca Martínez Laredo ha cambiado de política.

\*\*\*

Se asegura que el Santander está en la llanta, o scaninga, como se dice en argot castizo. Y al final de temporada, pase lo que pase, no va a tener más remedio que deshacerse de Zubiría, Camus y Altor Aguirre.

El déficit, se asegura, asciende a los cincuenta millones de pesetas.

Claro que en el fútbol se habla de millones como en los créditos esos que dicen que están dando a España. Uno pierde la cuenta.

\*\*\*



Ballesteros.

Ballesteros, ya lo saben, ganó el Open de Golf de Francia. Es curioso que empecemos a entrar en el Mercado Común con los deportes de los ricos. Otra cosa será meter en él a nuestros labradores, que también tienen que ver con el verde del campo... pero de otra manera.

\*\*\*

Se han traído a España un maestro de maestros de tenis para enseñar a los futuros maestros. Y no es un trabajador. Es el colombiano Uriel.

Y me dice él el otro día que, seguramente, perdería en un partido contra Sentana.

—Pero yo sé enseñar, gracias a un método especial, mejor que él.

\*\*\*

Julán Marco ha retirado su candidatura a la presidencia de la Federación Española de Atletismo.

Primero ofreció una coalición a De Hoz. Y este no aceptó, seguramente muy consciente de su propia fuerza.

Después se la ofreció a Forcano.

Y ahora no hay nada de nada.

Porque, según estudios realizados por expertos, Forcano no va a conseguir más de un cinco por ciento de los votos.

Y malo es juntar hambre con necesidad.

\*\*\*



Santana.

¿Cómo es posible que el Real Madrid pida tres millones de pesetas por partido para jugar en México y seis millones y medio para jugar en España?

Partidos amistosos, claro.

De todas formas, lo que uno no se explica es quién diablos va a pagar por ver jugar al Real Madrid.

\*\*\*

Si hasta su propio entrenador lo reconocía la otra noche, refiriéndose a cierta persona que estaba haciendo muy mal papel.

—Este actúa como el Real.

Lo decía con una sonrisa. Pero la dolió. Claro que Miljan espera sacarse la espina en la próxima temporada. Y puede hacerlo. Si no se van los demás, ¿por qué va a irse él? Porque lo del Madrid o se arregla con los que están o hay que cambiar hasta a las señoras que se encargan de la limpieza. Empezando por arriba, claro.

\*\*\*

En el Jarama hubo también su anécdota pequeña, pero significativa. Sabido es que los periodistas italianos no le tienen mucha simpatía a Nicky Lauda.

Sobre todo, porque es de un carácter frío, distante. Parece un auténtico alemán.

Sin embargo, los mismos periodistas tienen una gran simpatía por Fittipaldi, al que quisieran ver, de nuevo, al volante de un bólido, de un Ferrari. Y ellos se hicieron su propio montaje. Se llevaron a Fittipaldi al coche de Lauda, le montaron en él y empezaron a hacerle fotografías.



Majani.



García Verdugo.

Hasta que llegó Lauda y puso cara de pocos amigos.

\*\*\*

Se da por seguro que, pase lo que pase, el Rayo Vallecano va a prescindir, de cara a la próxima temporada, de García Verdugo.

—¿Por qué?

—No están contentos, a pesar de todo.

Lo de los entrenadores se está poniendo más difícil todavía. Ya... ni triunfando.

## LA MOTO MAS PODEROSA DEL MUNDO



● Oiga, de parar, nada. Todo lo contrario: correr, correr más cada día, si es que todavía ello es posible. Cuando uno piensa que ha acabado su capacidad de sorpresa en esto de las prisa sobre ruedas o alas, pues resulta que no. «Nace» un avión más rápido, o un coche más veloz. En el caso que nos ocupa es una moto. Dicen que es la más potente del mundo. Es una Harley-Davidson FLH 1200. Cuando se la pone en marcha, casi vuela, pues volar es ir a más de trescientos kilómetros por hora. La presentación del nuevo «monstruo» se ha hecho por todo lo alto. Y ha habido, como es lógico, hasta miaja de «sexis». Vean, vean el no a la bella modelo que, quizá en un contrasentido, practica el relax sobre la potentísima máquina. Vamos, que es algo así como la bella y la bestia...



UNA ENCUESTA REALIZADA POR  
MIGUEL VIDAL.  
FOTOS: ARCHIVO

## LOS LIDERES POLITICOS Y EL DEPORTE

(6)

# HOY, PIO CABANILLAS GALLAS, PRESIDENTE DEL PARTIDO POPULAR

«EL DEPORTE NO SE DEBE NI POLITIZAR NI  
APROVECHAR POLITICAMENTE»

• NO ES DESEABLE QUE EL ESPAÑOL DEL MAÑANA SEA UN  
MERO HINCHA O UN FOROFO DE RESULTADOS-

• LOS DEFECTOS DEL DEPORTE SON LOS MISMOS QUE LOS DEL  
PAIS: IMPROVISACION, FALTA DE METODO, TRATAMIENTO  
ANARQUICO-

• LAS VIRTUDES TAMBIEN SON LAS NUESTRAS: GRAN  
CAPACIDAD DE REACCION, VITALIDAD Y PASION-

● Hubo que formularle las preguntas un poco a salto de mata, debido a imprevistos compromisos del personaje. Don Pio Cabanillas, que en su época de estudiante fue mandado por sus padres a Granada para que no fichara por un equipo de campeonatos de su tierra, nos regaló que hablaba a título personal, ya que el manifiesto sobre el deporte de su partido se encuentra actualmente en plena fase de elaboración. De todas formas, el señor Cabanillas, antiguo deportista y buen conocedor del deporte, toca, con la agudeza que le caracteriza, todos los puntos de nuestra encuesta. Más en profundidad que en extensión, como corresponde a un hombre que en sus años mozos —aplicando un sutil deporte— buscaba directamente el gol con el número ocho a la espalda. En definitiva, las respuestas del actual presidente del Partido Popular, don Pio Cabanillas Gallas, son las siguientes:

1. Contesto a título personal. Creo que la importancia del deporte desde el punto de vista político es más bien la de ser capaz de crear unas reglas de conducta y de comportamiento. Educar para la competencia en cualquier ámbito de la vida es un modo civilizado de educar. Desde el punto de vista humano, es una forma de realización generadora de estímulos y capaz de crear unas sólidas bases de compañerismo y de participación. Por ejemplo, el espíritu de equipo. Es increíble pensar la solidaridad humana que surge, incluso

en la infancia, cuando un conjunto de chicos se consideran unidos por un vínculo deportivo. Hay una enorme «santidad» en esos momentos vitales.

2. Desde luego que no. Ni politizar ni aprovechar políticamente. Por eso soy poco partidario de algunos países que transforman al deportista en un funcionario destinado a obtener récords. Es cierto que con ello se consiguen éxitos aparentes en olimpiadas y campeonatos, pero hay un predominio en esos fenómenos del espectáculo y de aprovechamiento del deporte ajeno a su

### NUESTRAS PREGUNTAS

1. ¿Cuál es el punto de vista de usted o de su partido sobre la importancia del deporte?
2. ¿Cree que se debe politizar el deporte?
3. ¿Es partidario de un Ministerio de Deportes?
4. ¿Debe el deporte seguir nutriéndose económicamente del ingreso de las quinielas o debe ser el Estado quien lo subvencione?
5. ¿Cree que son útiles y rentables los tres mil millones de pesetas que se vienen invirtiendo actualmente en el deporte?
6. ¿Le parecen mucho o poco?
7. La educación física, como asignatura obligatoria, ha desaparecido de la Universidad. ¿Cree que ha sido acertada la medida?
8. ¿Cómo podría impulsarse la práctica deportiva a través de la Universidad, del Ejército, de las fábricas?
9. ¿Cuáles son los grandes defectos de nuestro deporte?
10. ¿Y las virtudes?
11. ¿Cuál es la importancia social del deporte?

auténtica esencia. Lo importante no es ser el primero del mundo, lo importante es que haya muchos en el mundo que puedan ser primeros.

3 y 4. La labor del Estado en el deporte debe estar dirigida a facilitar los medios y a proporcionar la infraestructura deportiva que se pueda jugar, que haya sitios para jugar y para practicar. Pero no debe dirigir el deporte. La gran orientación en esta materia es fomentar la creación, el desarrollo, la madurez de las asociaciones

deportivas de índole privada que logren contar con la solidaridad, con el interés y con el apoyo de sus componentes. El español del mañana tiene que sentirse no solo miembro de una familia, sino también vecino en una comunidad, miembro de un club deportivo y tiene que hacer y sentir el deporte. No es muy deseable que sea un mero «hincha» o un «forofo de resultados».

5 y 6. No conozco a fondo la dimensión cuantitativa necesaria para resolver el tema de las instalaciones

### EL PERSONAJE

La biografía de don Pio Cabanillas Gallas es, a grandes rasgos, la siguiente:

- Nace en Pontevedra el 13 de noviembre de 1923.
- Licenciado y doctor en Derecho con premio extraordinario, académico de la Real de Jurisprudencia y Legislación, profesor universitario y letrado de la Dirección de los Registros, notario y registrador de la Propiedad, vocal de la Comisión General de Codificación, vicepresidente de la Comisión de Justicia del Instituto de Estudios Políticos y académico de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación.
- Fue subsecretario de Información y Turismo desde 1962 a 1969, y ministro de Información y Turismo en 1974. En 1966 redactó y defendió ante Las Cortes la Ley de Prensa de 1966, primer intento liberalizador en el régimen español.
- Consejero del Reino por elección en representación de todas las profesiones españolas durante cuatro años, de 1967 a 1970, y después, de 1970 a 1974, consejero y secretario del mismo Consejo por elección de los procuradores familiares.
- Casado y padre de un hijo.
- Presidente del Partido Popular.



leyendo AS-COLOR, revista de la que su hijo es ferviente lector.





En la impresión de que es a marcar un número de teléfono, pero no. Es un efecto óptico. El señor Cabanillas imita un punto imaginario mientras responde a una de las preguntas



Con Miguel Lobera, uno de los mejores periodistas

deportivas. Sin embargo, creo que una buena fórmula sería, en primer lugar, un inventario de esas necesidades y después una política a medio y largo plazo que las vaya afrontando de un modo con unido y concreto. Pienso que no se deben hacer obras deportivas de un modo anárquico, y sobre todo producto de intereses locales o provinciales concretos «para quedar bien» o para conseguir éxitos «políticos».

7 y 8. Le doy una importancia enorme para que logremos impulsar la práctica del deporte al hecho de que se proporcionen medios y locales adecuados. Hay una tendencia natural en el joven a consumir energías en el ámbito deportivo. Si tiene medios, lo demás se da por añadidura, porque está en la naturaleza de las cosas la tendencia y el estímulo a competir. Mi segunda preocupación es que tengamos auténticos profesores de educación física, especializados y con unos necesarios conocimientos técnicos. Es importante que un deportista por el hecho de triunfar en

un deporte no es inevitablemente un buen maestro de deporte, y me temo que casi siempre caemos en el vicio de hacer que enseñen los que triunfan en competiciones determinadas.

9. Los mismos que de nuestro país, improvisación, falta de método, tratamiento a largo plazo, y, sobre todo, aprovechamiento del fenómeno deportivo a efectos de «amnesia» ideológica, espectacular o demagógica.

10. También las mismas gran capacidad de reacción, vitalidad y pasión. Lo malo es que estas virtudes, muchas veces entendidas o practicadas con tenacidad al extremismo suelen hacernos perder el equilibrio.

11. Racismo. Crea sobre todo hábitos de paz y de convivencia. Lo que yo llamaría una auténtica necesidad nacional.

Próximo número  
**FELIPE GONZALEZ,**  
secretario general del Partido  
Socialista Obrero Español (r).

## NOTA

Ante la avalancha de cartas y llamadas telefónicas solicitando información acerca de los personajes que han aparecido hasta hoy en esta serie «Los líderes políticos y el deporte» AB-COLOUR no puede, materialmente, contestar a nivel particular. Por este motivo, y para aquellos lectores interesados, reproducimos los nombres y las fechas de aparición de los anteriores personajes políticos.

1 de abril: JOAQUIN GARRIGUES WALKER, presidente de la Federación de Partidos Democráticos y Liberales.

19 de abril: MANUEL CANTARERO DEL CASTILLO, secretario general de Reforma Social Española.

26 de abril: ENRIQUE TIerno GALVAN, presidente del Partido Socialista Popular.

3 de mayo: JOAQUIN RUIZ-GIMENEZ, presidente de Izquierda Democrática.

10 de mayo: MANUEL FRAGA IRIBARNE, secretario general de Alianza Popular.





CON TAL DE NO ARRASTRARSE  
POR LA CARRETERA

## OCAÑA HA RENUNCIADO A MAS DE CINCO MILLONES DE PESETAS

- EL ADIOS DEL CICLISTA DE PRIEGO, UNA DECISION A TIEMPO, PROPIA DEL CAMPEON ORGULLOSO QUE FUE
- EL GANADOR DEL TOUR-73 HA LLEGADO AL FINAL DE SU CARRERA ANTES DE LO PREVISTO MAS QUE POR LOS KILOMETROS QUE HA HECHO POR -COMO LOS HA HECHO-

● A Luis Ocaña se le ha quitado muchas veces con la cabeza demuestrando errores, pero le ha quitado con la cabeza en las últimas. En el momento en que se ha producido el abandono, el ciclista de Priego, cuantas veces se le ha reprimido tal como el campeón, y en el momento en que se le ha reprimido tal como el campeón, y en el momento en que se le ha reprimido tal como el campeón...

Sin embargo, esta vez hay que darle la razón al ciclista de Priego y felicitarle por su decisión por su orgullo de campeón que no acepta la humillación de caminar sistemáticamente al ritmo que otros imponen y por su valentía. Ocaña ha tenido el coraje de cortar por lo sano y anunciar su adiós al ciclismo así.

Luis ha sido nunca un hombre de engaños, no ha sido jamás un profesional contemplativo. El mundo que se ha ganado lo ha sudado como pocas y, desde luego, si se ve forzado a abandonar la competición antes, quizá, de lo que él mismo había previsto, es porque siempre se ha exigido a tope. Lo que él ha dicho más de una vez sobre que los kilómetros desgastan sobre todo en

la última etapa, se ha cumplido. En esta última se ha hecho realidad.

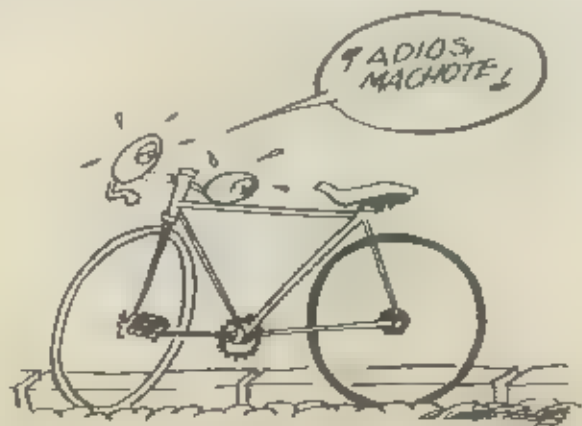
El ganador de la Vuelta no se puede no haberse preparado para el último día, y en el momento en que se ha producido el abandono, el ciclista de Priego, cuantas veces se le ha reprimido tal como el campeón, y en el momento en que se le ha reprimido tal como el campeón...

En definitiva, Luis Ocaña ha optado por la mejor y desde ahora se le debe más digna rescindir su contrato con el equipo, pero también, para preservar la realidad ante los patrones del equipo holandés y el equipo francés.

En definitiva, Luis Ocaña ha optado por la mejor y desde ahora se le debe más digna rescindir su contrato con el equipo, pero también, para preservar la realidad ante los patrones del equipo holandés y el equipo francés.

Si se tiene en cuenta que su contrato con el equipo francés era de unos millones de pesetas, y que el adiós no se producirá hasta las postimerías de la presente campaña (entre otros, el Tour), pero Luis Ocaña Perea ha preferido renunciar a varios millones antes de verse arrastrado por la carretera.

Esta vez sí Luis Ocaña ha optado por la mejor y desde ahora se le debe más digna rescindir su contrato con el equipo, pero también, para preservar la realidad ante los patrones del equipo holandés y el equipo francés.



## LA VUELTA CICLISTA A

- SEGUN PARECE, 30 MILLONES DE PESETAS DE INGRESOS POR PUBLICIDAD ESTE AÑO
- CAUSAS PRINCIPALES DEL ESCANDALOSO FRACASO DEPORTIVO:

1. Trazado pro-Maertens
2. Freddy, sin antagonistas
3. Demasiadas alianzas
4. Falta de ambición española

● La Vuelta Ciclista a España es una de las grandes competiciones deportivas de nuestro país. Este año, sin embargo, ha sido un fracaso deportivo. Las causas principales del fracaso deportivo son:

En el fondo a nadie puede sorprenderle demasiado por varios motivos. En primer lugar, porque el trazado se confectionó a la medida del campeón del mundo, Freddy Maertens, en segundo, porque el campeón del mundo no se lo buscaron rivales de categoría (a nadie engañó la Vuelta sin la presencia a última hora de un Ocaña que ya era un hecho). En tercer lugar, por los fortísimos condicionamientos previos al banderazo en Deba de Campamador, primer motivo de preocupación.

LAS ENTRADAS DE DIEZ DUROS SE PAGARON A 400 PESETAS EN LA REVENTA...

## NADIA COMANECI SOLO SE DIVIRTIO EN LOS TOROS

- PARA QUE SE ENTRENASE EN ALUCHE, HUBO QUE «LIMPIAR» DE APARATOS LA DGD

● Desde la Olimpiada de Montreal, especialmente la jovencísima Nadia Comaneci, ha sido una de las figuras más importantes del deporte. En esta ocasión, la salida Comaneci y sobre todo con el esta...

observaron en la corrida de toros que presenciaron en Madrid. Y en que entonces, si entonces Nadia Comaneci, que es un espíritu curioso, se dio cuenta de que el deporte no es todo. Desde todos los ángulos, la salida Comaneci y sobre todo con el esta...

En definitiva, Luis Ocaña ha optado por la mejor y desde ahora se le debe más digna rescindir su contrato con el equipo, pero también, para preservar la realidad ante los patrones del equipo holandés y el equipo francés.

Lo único que lamentaron los aficionados fue que el adiós no se produjo hasta las postimerías de la presente campaña (entre otros, el Tour), pero Luis Ocaña Perea ha preferido renunciar a varios millones antes de verse arrastrado por la carretera.





# ESPAÑA, UN ÉXITO... PARA LOS ORGANIZADORES

miento de la Ronda: no fueron los únicos. Luego sobre a marcha, las alianzas a favor de Freddy Maertens fueron tantas y tan descaradas que la Vuelta Ciclista a España se convirtió en un espectáculo seductor o para mejor decir en una humillante manifestación que desprestigiaba al deporte español y, ¿por qué no decirlo? de alguna manera también al país.

A estas alianzas hubo que añadir todavía un nuevo astro: la falta de combatividad la falta de auténtica batalla, la renuncia voluntaria de que es posible. ¿Es que a los organizadores les da miedo el enfrentamiento? ¿Es que el espíritu de la competición se ha perdido? ¿Es que el espíritu de la competición se ha perdido? ¿Es que el espíritu de la competición se ha perdido?

Y mientras tanto, claro los organizadores, a lo suyo. ¿Es que acaso iban a entonar a unos culpables reconociendo sus patéticos errores por no decir otra cosa? ¿Es que acaso iban a entonar a unos culpables reconociendo sus patéticos errores por no decir otra cosa?



hubiera tenido papel para enterar los con cierto orden y un mínimo de explicaciones. Tendrían que haber respondido a cuestiones tan incómodas como éstas:

¿Por qué hicieron el recorrido a la medida de Maertens?

¿Por qué no trajeron dos o tres antagonistas de categoría a dignos del campeón del mundo?

¿Por qué no contrataron un pelotón de cien hombres en el que no fuvieran entrada los comparsas?

A ellos los hechos cantan: lo que oímos de la Vuelta es que los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo. ¿Es que acaso los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo?

Señores, ¿cuántos millones de pesetas de presupuesto tiene la organización? ¿Cuántos millones de pesetas de presupuesto tiene la organización? ¿Cuántos millones de pesetas de presupuesto tiene la organización?

etapa en diferido, los organizadores de la Vuelta obtienen contratos de publicidad por un valor próximo a los treinta millones de pesetas. Como lo oyes treinta millones contantes y sonantes.

Naturalmente de esta suma tienen que pagar «fijos», hoteles y algunas cosas más, pero el negocio es redondo. Sobre todo si se tiene en cuenta que en realidad son bien pocos los que se agusan y se corren el asunto.

En cierta ocasión vimos comentar, estando en Bilbao, que el beneficio neto de la Vuelta era de unos cuantos millones de pesetas. ¿Es que acaso los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo?

Que más da que no sea la Vuelta. ¿Qué más da que no sea la Vuelta? ¿Qué más da que no sea la Vuelta? ¿Qué más da que no sea la Vuelta?

## DESPUES DEL 0-2 DE RUMANIA ANTE YUGOSLAVIA A DOMICILIO...

### Y AHORA, ¿QUE, SEÑOR KUBALA?

● Por mucho que los aficionados quieran justificar ahora que Rumania no es una selección tan pobre como se decía, desgraciada y resaca de ideas como se dijo en el 1-0 sobre España en Bucarest la verdad está muy lejos de esos argumentos.

Se va de gateo y se va a caer. Se va de gateo y se va a caer. Se va de gateo y se va a caer. Se va de gateo y se va a caer. Se va de gateo y se va a caer.

Permitíteme una pequeña reflexión: si los aficionados quieren que Rumania sea una selección tan pobre como se decía, desgraciada y resaca de ideas como se dijo en el 1-0 sobre España en Bucarest la verdad está muy lejos de esos argumentos.

turno, que, con muchos resultados flojos en partidos amistosos, está siendo incapaz de llevar al equipo de España a una sola fase final de la Copa de la UEFA de selecciones nacionales y menos aún de un Mundial.

Pero, en fin, con tantas excusas, argumentos me estoy yendo por las ramas. Lo que quiero decir es que el equipo de Rumania no es tan pobre como se decía, desgraciada y resaca de ideas como se dijo en el 1-0 sobre España en Bucarest la verdad está muy lejos de esos argumentos.

Que después de aquel primer im-

presión, la misma o muy parecida, la selección de Rumania haya vencido a Yugoslavia a domicilio, no hace cambiar aquella evidencia primera. A lo sumo, demuestra que el fútbol es matemática pura.

Ahora bien, con ese 0-2 Rumania ha dado un paso de gigante hacia Argentina, mientras Yugoslavia y de hecho España van quedando atrás. ¿Es que acaso los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo?



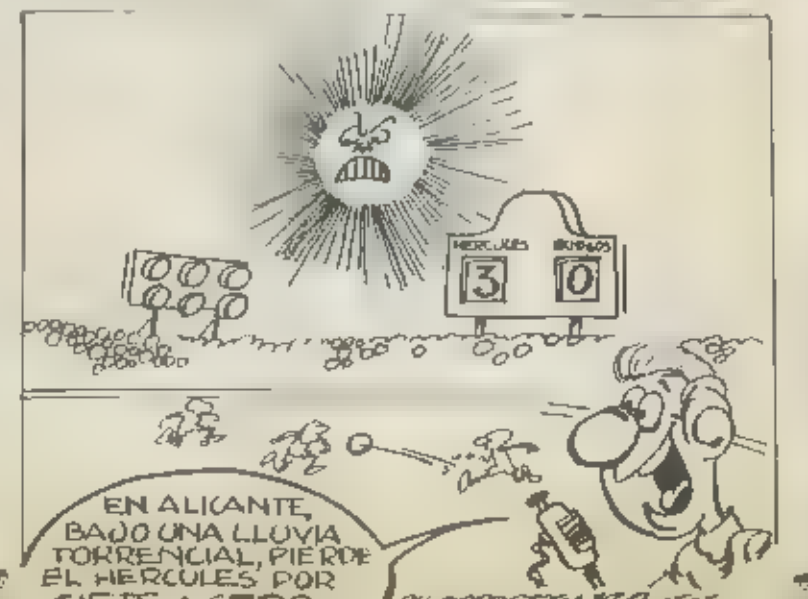
## DIVORCIO, NO; SEPARACION A PETICION DEL CLUB POR QUE SOLO SE HA TELEVISADO UN PARTIDO DEL HERCULES

● La situación de los clubes de fútbol en España es muy complicada. Don Trágeta y le ha enviado al club de Alicante una petición de divorcio. El club de Alicante ha respondido que no se divorcia. ¿Es que acaso los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo?

El club de Alicante ha respondido que no se divorcia. ¿Es que acaso los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo?

El club de Alicante ha respondido que no se divorcia. ¿Es que acaso los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo?

El club de Alicante ha respondido que no se divorcia. ¿Es que acaso los organizadores se preocuparon de que el vencedor fuera Maertens, y no de que el vencedor fuera el mejor ciclista del mundo?









DESDE SU RETIRO DE TOLEDO:

# A ESPAÑA HA SIDO ABSURDA



Luis Planascurro tres años en una carrera a España. Bahamontes dialoga con Urdan.

Y LA CULPA ES  
DE UROS  
CUANTOS LISTOS  
QUE RODEAN AL  
CICLISMO.

QUE LO DIGA EL  
SEÑOR ALBENIZ...  
QUE TODAVIA NO  
HE COBRADO  
LO QUE ME DEBE  
EN LA ULTIMA  
VUELTA  
O EL SEÑOR  
BERGARECHE.

NO HAY  
DIRECTORES.  
HAY GENTES QUE  
SE HAN METIDO  
AHI, INCAPACES  
DE TRABAJAR  
EN UNA  
EMPRESA  
CUALQUIERA.



En el Museo de Lera contempla su imagen.

Vuelta a que me refiero es la del sesenta y cinco, no he cobrado.

Y la Federación que papelea en todo esto?

Se echa a menudo la culpa a la Federación, pero yo no creo que tenga tanta.

¿Qué razones hay para disqualificarla?

El mundo del ciclismo es muy complejo. Y hay una serie de sujetos ahí metidos con los que es difícil acabar.

Y le he oído usted acabar con los periodistas, no.

Naturalmente. Por eso estoy retirado.

Pero sigue con sus amigos.

Sí, claro. Porque me reconforta ver que todavía hay gente que corre, que hace deporte, que son buenos.

¿Que sucede es que se va al campo profesional? Y una vez allí siguen siendo malos.

En el otro ambiente para ver que esos hombres se pasan al terreno profesional, como es lógico que lo hagan. Porque dicen que hay muchos equipos amateurs, pero, ¿de dónde han salido los que han ido a equipos de categoría? Ah, están Viejo, Torres, Ochoa. De donde han salido?



Una charla con nuestra compañera Heras Labato.

Melen, ¿cómo fue nuestro? Y ahí está.

Pero lo cierto es que se han hecho, en esta ocasión, un papel demasiado brillante...

¿Cómo lo iban a hacer? Les mata la desorganización y la falta de gentes en los puestos directivos, que sepan de verdad de qué va el ciclismo.

Alguno sabrán.

Alguno. Pero hacen falta hombres que conozcan a fondo este deporte, que sepan dirigir. Porque no hay directores

que clase de directores tienen? Se ha dado el caso de que casi todos los corredores se colocasen, y así no hay manera. Porque si todos hacen la guerra por su cuenta, si todos van a ganar, ¿quienes van a hacer de gregarios? Y esos hombres son necesarios. Es preciso nombrar antes de la salida, los jefes de fila. Es preciso que las cosas se hagan con disciplina y con orden. Y así, no se hace. Lo avanza, va el primero, y llega un momento en que no sabe si lo que

tiene que hacer es seguir o pararse en la cuneta, o esperar a que venga el coche a ver qué es lo que le pasa.

Eso también es rivalidad...

Pero absurda. Porque faltan directores. Porque el ciclismo está lleno de hombres que se han pasado a hacer algo más en una empresa cualquiera y se han metido en ese deporte a vivir. Y así sucede lo que sucede. Si todos queremos ganar, ¿quién se beneficia? Maertens, como ha sucedido en ese caso.

Bahamontes, como decía al principio, debería de haber ido a poner un maillot. Y se negó.

¿Qué haría yo, me preguntó, si me llega a ver cara a cara con esa gente?

Eso, ¿qué haría?

¿Amorales convertezas.

Eso no había a arreglar nada, según me dije.

Por eso me he ido. Si es que si yo me pasara a cantar casaca... ¿Es que no había llamado cien veces al señor Bergareche y me decía a secretaria que no estaba. Hasta que un día me dijeron que era Langarica, y la secretaria me está. Cuando vio que era yo, el señor Bergareche ya no estaba... y poco después se acababa al huleón riéndose. ¿Es que hay derecho a eso?

Y me advierte.

Se puede decir a voz en grito, porque yo no pienso volverme atrás.

—Está dicho.

—Mejor. Que lo sepa todo el mundo. Que se sepa que se está fundiendo el ciclismo en España, a beneficio de unos cuantos listos, que campan por sus respetos.

Que se sepa.

Y cuando haya un rato, tengo muchas más cosas que decir.



## LOS ENTREBASTIDORES DEL GRAN CIRCO AUTOMOVILISTICO



La entrada en el mercado de un nuevo principio sobre exportación de  
introducen todos los elementos necesarios. La fase final es la construcción de un  
carrocería en serie y la fabricación de vidrio.



Otra de las etapas más importantes es la prueba de penetración aerodinámica sobre banco de rodillos. El resultado es un factor importantísimo en la competitividad del vehículo.

**H**ACE casi cuatro años, es que esto escribe viaja a Inglaterra. El motivo no era otro que el de colaborar con algunas de esas gran cosas llamadas Fórmula 1. Y la verdad es que después de casi una década de días por aquellas heras del verdor permanente nos llevamos una gran decepción. Lo que esperábamos como una gran factoría con máquinas que a la vez eran una bella creación de una gran inteligencia. Eso al principio como el aspe en el que trabajan doce auténticos artesanos de la mecánica automotriz.

[illegible]

Había cambiado mucho. Pocos puntos en común con los añorados años de Alfa Romeo, Maserati, Mercedes, Ferrari, etcétera. Tan solo esta última estaba presente. El resto las demás, habían desaparecido de la gran fórmula. El desembolso económico que supone participar no correspondía al fruto que podía ofrecer. Las marcas de automóviles

los se retiraban de la pista para dar paso a los aficionados ingleses. Un hecho indudable por el cual el deporte que iba a ser en marcha los primeros campeonatos de Gran Circo de la Fórmula 1. Una perfecta organización dirigida por un conserje que sería Ecclestone que en 1972 ya se ha hecho dueño y señor del show. Justo a parte del programa, exige, ofrece y distribuye a su antojo los millones de dólares, muchos muchísimos del mayor espectáculo del mundo. Basta decir -por poner un ejemplo de su avaricia- que en circuitos como el de Mónaco, donde sólo se permite la salida a 22 coches, él por el Gran Premio Ecclestone incluye los veinte monoplazas de los constructores admitiendo un porcentaje fijo y alto de los ingresos por el Gran Premio de Fórmula 1.

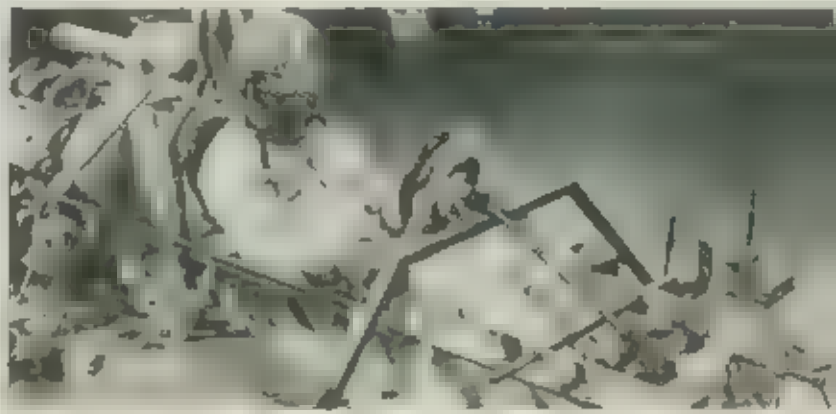
Además, exige a la organización la suma de 350 000 dólares, además de toda una serie de normas de seguridad que pueden ser más o menos rígidas de acuerdo con el nivel de las organizaciones. El dinero es distribuido, nada equitativamente entre los miembros de las escuderías, según criterio de unas reuniones admirocráticas. En fin, no hemos querido surgir más este tema, porque resulta un tanto espeso. Y además no es el motivo de este trabajo.

## COMO SE CONSTRUYE UN MONDPLAZA DE F-1

Decimos anteriormente que los modelos F-1 son un auténtico producto de la afición y los conocimientos

# NACIO EL NUEVO

Un reportaje de Tomás OJAZ-VALDES, enviado especial (fotos del autor)



El presente artículo será sustituido por el mejor.



*Después de haberse terminado donde se ha diseñado y construido el prototipo y vehículo definitivo*

de un grupo de hombres apasionados que viven por y para el automóvil. Artesanos en la mayoría de los casos, excepción hecha de B R M Ferrari y Maserati, montan ejemplares como una obra de arte. Ford V 8 de 3000

Si bien el mar es el principal recurso de la zona, el turismo se ha convertido en una actividad importante. En los últimos años, el sector turístico ha crecido considerablemente, atraído por las playas de arena blanca y las aguas cristalinas. Sin embargo, el turismo masivo también ha generado problemas de contaminación y presión sobre los recursos naturales. El gobierno local ha implementado medidas para proteger el medio ambiente y promover un turismo sostenible.

En cambio, cuando todo hacía pensar que a F1 querían anexionar de estos pequeños constructores, salió la noticia la Regie Renault concretamente Renault Sport se incorporó a la F-1. Desde los ochenta años era la primera vez que un fabricante de coches de serie y de competición decidía unirse. Cinco los técnicos de Renault Sport habían trabajado en el más absoluto secreto para diseñar y fabricar un coche de competición. Un F1 totalmente original, sin empujar la máquina que por razones obvias se monta el famoso y experimentado Hewland. El resto motor, chasis y suspensiones son originales Renault diseñados por la Sociedad Renault. Los tres motores están ubicados en la zona industrial de Viry Chatillon, cerca de la zona sur de París.

Y allí estuvimos. Queríamos presentar al nacimiento de un nuevo monoplaza de F 1. Algo nuevo y atractivo para nosotros que además ofrecía la oportu-

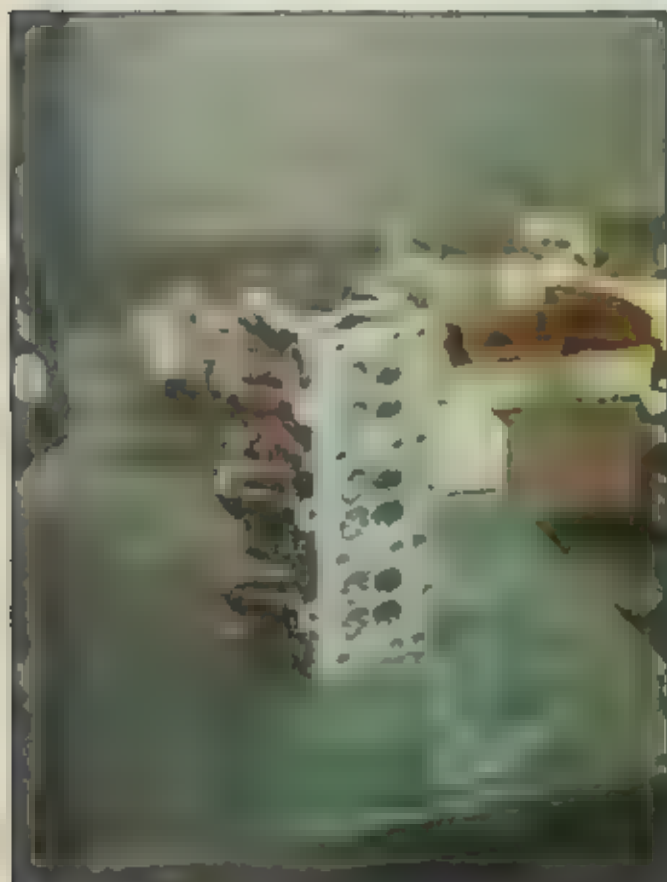
luz y de vista una auténtica fábrica de automóviles de competición.

Renault Gold es una sociedad anónima, filial de la Regie Renault. Sus instalaciones tienen una superficie cubierta de 2 280 metros cuadrados, inferiores a las dimensiones de un campo de fútbol, por dar un ejemplo. Actualmente, trabajan en la misma 64 personas con un sistema de trabajo común, apasionados del automóvil y de la actividad de este sector en la fabricación y montaje de coches motores por lo que de allí se deducen como es el motor V-6 de dos litros, ganador del Campeonato de Europa de F 2 del pasado año, al que se ha tomado como base para el motor de 1500 c.c., equipado con turbo-compresor montado en el manivela de F-1.

En abril de 1976 se terminaba el primer prototipo experimental, probándose en el circuito modelado del «arroyo». En mayo de este mismo año se fabricaron los bloques finales del chasis y se realizaba la primera maqueta del casco en madera en febrero y otros estaban terminados y se comenzaban a disolver las formas del carenado sobre escayola. En marzo se montaban todos los componentes, pasando al estudio final de aerodinámica; y a 10 de mayo, después de ser ensayado por el piloto francés Jabouille, se presentaba en París a los medios informativos de todo el mundo. Había nacido un nuevo F-1 Renault Sport RS01. Un coche totalmente francés, chasis motor neumáticos, diseño y piloto. Veinticinco hombres forman en el equipo. Veinticinco hombres con una meta común.



# RENAULT DE F-1



Curata de cuat a válvulas por cilindro que equipará el motor V 6 de 1500 cc. turbo compresor del F 1 Renault



Motor en banco. En esta prueba final se conocerá la potencia máxima del motor. En esta ocasión, 610 CV para el que equipa el F 1 Renault



Uno de los tubos de escape fabricados en la elaboración de un motor de competición en planta



Todas las piezas son comprobadas una a una. En la foto, un técnico observa las posibles grietas de una cabeza de biela al microscopio electrónico



Los mecánicos quitan las últimas «cáscaras» del recién nacido. Un nuevo vehículo se incorpora al Gran Circo. Debut? Gran Premio de Francia (Ojón). Fotos: Díaz Valdés



# EL MUNDO DE LA CANASTA

Escritores: CARLOS JIMENEZ y MARTÍN TELLO

UN INTERNACIONAL EN TERCERA DIVISIÓN

## «TONCHO» NAVA: «HA SIDO LA EXPERIENCIA HUMANA MAS IMPORTANTE DE MI VIDA»

● A los veinte años «Toncho» Nava ya había sido internacional nacional y había estado en la cancha con el Real Madrid. Ahora, a los veintiocho, cuando aún podía tener un puesto en equipos de vanguardia, ha elegido «recluírse» en Tercera División. Toda esta temporada ha militado en el Yanko de Lina, el ambicioso club mallorquín de Tercera División, que acaba de conseguir el ascenso a Segunda.

Nava ha estado unos días en su Madrid natal y no hemos querido desaprovechar la ocasión para preguntarle sobre su experiencia mallorquina.

¿Cómo ha sido en tu vida el ascenso? Magnífico, ya que hemos logrado el objetivo previsto: subir a Segunda División. Lo más curioso es que no he sentido exaltación ni felicidad por la superación de nuestro equipo, y, aunque siempre es agradable ganar, yo ahora me siento al principio la alta competición. Por fortuna he sabido adaptarme.

¿Qué te es en el aspecto humano? Positivo al ciento por ciento. Ha sido la experiencia humana deportiva más interesante de mi vida. En Lina, y en toda la isla, se me ha recibido maravillosamente. Me han aceptado desde el primer



momento, y eso es algo que ningún jugador puede sentir.

Es decir, que has abandonado las aspiraciones deportivas personales para adoptar las del baloncesto mallorquín.

En cierto modo, así es. No he perdido la ilusión, porque si Díaz Miquel me llamara al equipo nacional, cosa que no ocurrirá, por supuesto, a mí me daría un síncope por la alegría. Lo agradable es que estoy rodeado de gente muy sincera, muy auténtica y esto me compensa de varios años en los que fui un tromamundoso engañado.

¿No te arrepientes de la experiencia?

En absoluto. Lo importante es jugar al baloncesto con unas metas bien definidas como ha ocurrido este año. Cuando veo por televisión algún partido de Copa de Europa quisiera estar en la misma onda, pero al fin y al cabo sería más trabajando para que en el futuro, yo mismo, u otros jugadores de equipos mallorquines, asistieran también a esa nivel.

¿Qué has visto en Tercera, levantado o visto allí?

Predominan los equipos jóvenes en la categoría por culpa, sobre todo, en Cataluña. El equipo que más me ha impresionado ha sido el F. C. Barcelona de Vilanova. Nosotros le hemos ganado, pero eso no impide que considere al F. C. Barcelona un equipo cercano a lo utópico. Si existiera su filosofía su juventud son inimitables. Es un hecho por el cual, salvo el Real Madrid, ningún equipo en España se le iguala en cuanto a concepción de este deporte. En definitiva también se hacen grandes descubrimientos en Tercera.

¿Ha llegado el Yanko a su techo?

Las directrices del club no las conozco, pero, si se mantienen esas de la firma comercial, seguramente se continuará a esta velocidad. El misterio está en el plazo que se marque para buscar nuevos objetivos.

¿Seguirás en el Yanko el próximo año?

En principio, sí. Supongo que se guiarán contando conmigo.

En tal caso, esperamos el retorno de Nava a Primera.

## ESTUDIANTES VARIARA POCO LA PROXIMA TEMPORADA

### ● JOSE LUIS SAGI-VELA TIENE PROBLEMAS DE TRABAJO Y A PELLO CAMBRONERO LE QUIERE EL BASCONIA

● Hace ya dos semanas que José Ramón Ramos renovó su ficha como entrenador del Estudiantes por un año más. El equipo madrileño terminó la Liga en quinta posición (aunque la clasificación oficial de la Federación la coloque, erróneamente, en la sexta plaza). Y el quinto puesto es un lugar bastante acorde con lo que se hubiera podido esperar antes de salir. Quizá si las lesiones de Gonzalo Sagi Vela los del Ramiro hubieran podido estar todavía un poquito más arriba. Pero de eso a ir a jugar al Real Madrid, Barcelona y Juventud medía mucho terreno.

Y es que como nos decía el propio José Ramón Ramos:

Hoy por hoy dos equipos se pagan por el título, otro se mueve por tema de calidad, todos los demás programan por no descender.

Aquí es Suponemos que Estudiantes no gana algún fichaje de relevo que poner a las órdenes de José Ramón Ramos. Nada variaría, porque no hay figuras en venta y las que podrían salir, se parecen a tener problemas de carácter que no compensarían el considerable gasto. Otros hombres que Ramos quería incorporar parecerían tener ya dueño. Puente, Del Corral, Fomosal, Acañiz.

Todo parece indicar que no habrá grandes cambios en el conjunto madrileño. Aunque

Gonzalo Sagi Vela acaba su contrato en junio. El hombre había firmado un solo año, pensando que Real Madrid o Barcelona podrían reclamar sus servicios, pero esto no parece factible por ahora, y lo normal sería que Gómez se

mantuviese en su equipo, luego de una pésima campaña del jugador.

Más problemas ofrece la renovación de José Luis, su hermano, pero no por su veterania (el 4 de octubre cumplirá treinta y tres años), sino porque su trabajo le reclama con insistencia. De todas formas, si José Luis arregla sus asuntos y decide seguir, las puertas de Estudiantes seguirán abiertas para él de par en par.

Ramos está bastante contento con el rendimiento global de Ed Gregg, un mozo serio, callado, que no crea problemas, trabajador y honesto, cuya peor cualidad es la defensa. Gregg va a hacer

una gira y quizá no vuelva a España. En Estudiantes se especula con la posibilidad de que Ramos viaje a los Estados Unidos a buscar un hombre o mantener a Gregg si este no se sube a la parrilla hablando de dinero, ya que los recursos del club no son ilimitados ni mucho menos.

Otro que quizá se pudiera ir es Pello Cambrónero. El Basconia está muy interesado por él y Pepe Laso quizá se lo lleve a la Universidad, donde podrán charlar con alguna calma.

Según Mariano García, GE, «Nacho» Pinedo, Beltrán Soriano y Juan Carlos

López, el que se va a dar una nueva oportunidad de que demuestre todas esas grandes cualidades que tiene y no acaba de hacer valer en la cancha.

Si la búsqueda de relevo parece más que difícil, y de las categorías inferiores no sube ninguna figura, porque la cantera escolar está en horas bajas, Estudiantes podría fichar a Vicente Ramos si acaba saliendo del Madrid, ya que los blancos tienen al base comprometido por una campaña más, por lo que deberían pagarle aunque no juegue, y quizá al aliviar unas penetas del presupuesto les viniese muy bien, con lo que el cambio de colores no sería muy complicado.



Estudiantes no cambiará mucho en la próxima campaña. Aquí figuran Lombao (preparador físico), Beltrán Gregg, Cambrónero Soriano, J. L. Sagi Vela y Ramos (entrenador). Agachados Pinedo, M. García, G. Sagi Vela, Gil y J. C. López. (Foto Tello.)



EL RECORD DE DI STEFANO, TREINTA Y UN GOLES EN LA TEMPORADA 1956-57, CONTINUA SIENDO PROHIBITIVO PARA LOS DELANTEROS

## SEIS ARTILLEROS EN BUSCA DEL TITULO DE MAXIMO REALIZADOR DE LA TEMPORADA

● PERO MARAÑÓN, CLARES, KEMPES Y MORETE SON LOS QUE MAS POSIBILIDADES TIENEN DE LOGRARLO

● DESDE LA TEMPORADA 1967-68 NO SE HA SUPERADO LA CIFRA DE VEINTIDOS TANTOS

Por PEREZ ROMERO



Es que ya se sabe: el kilo es y se aminorará. Cuando hay goles se mandan también, al espectador y los aficionados se divierten. O pasan bien cuando por el contrario, los jugadores no se piten y salvo contadas y raras excepciones abandonan el estadio triste y hasta de mal humor. En la presente temporada, afortunadamente, se están viendo se han visto, más goles que en campañas anteriores. Cinco jugadores, seis inclusive, aspiran al trofeo de máximo realizador o superador, la marca de veintidos tantos que desde la temporada sesenta y siete-sesenta y ocho (según detalle del cuadro adjunto) no se habían vuelto a marcar.

Marañón, con veintidós tantos a la hora de eductar estas líneas cuando faltan dos partidos de liga, es quien más posibilidades tiene de adjudicarse el galardón. Tras él con veintuno, figuran Kempes y Clares. Con veinte está Morete y un poco más rezagados con diecinueve se encuentran Satrustegui y Rubén Cano. Cualquiera de estos seis, con más posibilidades lógicamente para el primer puesto, puede ser el máximo goleador de esta temporada si el día y seis seletas y siete ya en sus últimas bucanadas.

### PRESTIGIO Y DINERO

Alcanza el galardón de máximo realizador del fútbol español en su máxima categoría en algún año que todos los delanteros se echen a jugar, prestigian y revatan por el. Pero el máximo goleador está próximo a finalizar su carrera. Esto es el caso del eterno de azulgrana Marañón, que a principios de junio finaliza contrato con el Barcelona. El futuro contrato del modelito podría verse bastante aumentado de aquí a próxima semana cuando el torneo de la regularidad (que es el fin de la liga) se inclina al máximo goleador.

Es decir, Clares, que los goles vale millones?

Eso dicen pero personalmente no lo sé.

De todas formas, seas o no el máximo goleador tu ficha se verá aumentada considerablemente ¿no?

Espero, por supuesto, mejorar.

Así se expresaba el jugador azulgrana hace unos días cuando habíamos con él.

Por cierto, ¿crees que lograrás descansar a Marañón?

Tengo gran esperanza en alcanzar ese galardón pero no será fácil dado que somos varios los que aspiramos al mismo, y las diferencias son muy cortas.

Marañón es el gran favorito. El ex madridista que siempre vio puerta con

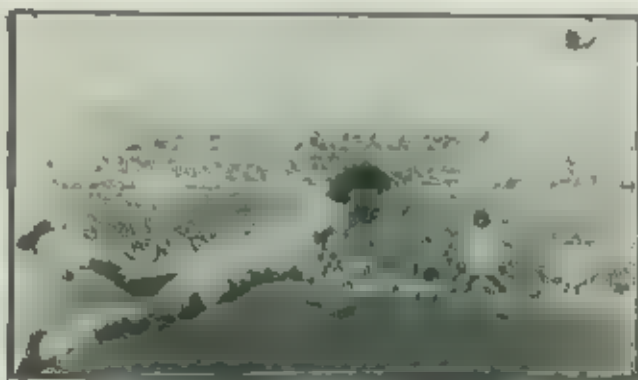
facilidad como un niño, podría atestiguar los que le han acompañado en el Real Madrid y los que vienen a los entrenamientos hispanos, ha alcanzado en la presente temporada la vez su mejor forma. Su puesta a punto ideal y ahí están los resultados.

¿Sat steech?

Mucho. Me están saliendo bien las cosas.

¿Terminarás siendo el máximo realizador de la temporada?

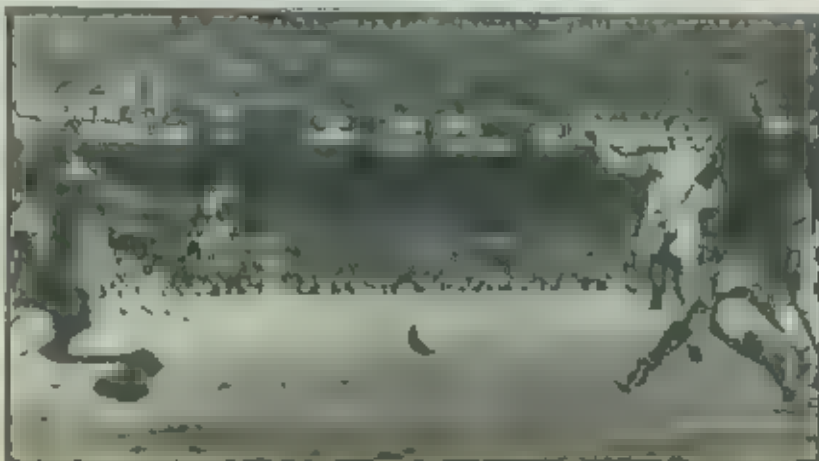
En día de juego no pienso otra cosa pues en una jornada puede variar la clasificación. Yo me concentro al tener que jugar para los que vienen de cabeza una buena o mala tarde. En todas formas me encuentro en el momento y sinceramente me gustaría una gran jugada si se concretase.



Kempes es el rey del gol.



Marañón es el favorito.



Clares también tiene posibilidades de proclamarse máximo realizador de la temporada.

La próxima temporada en la liga española. Y probablemente no quedará en pelota esa cifra de veintidós goles que desde que se abrió por la temporada sesenta y siete-sesenta y ocho no conseguían ser batidos. Bilbaino, hoy malalano, cuando ningún jugador ha vuelto a marcar. De todas formas el récord de Alfredo Di Stéfano está por batir y seguramente tendrá que esperar muchas temporadas hasta que sea batido.

### LOS MAXIMOS GOLEADORES EN LOS ULTIMOS VEINTICINCO AÑOS

Temporada	Jugador	Goles
1962-53	Zazo (Athletic)	24
53-54	D. Stéfano (R. Madrid)	29
54-55	Arza (Sevilla)	28
55-56	D. Stéfano (R. Madrid)	24
56-57	D. Stéfano (R. Madrid)	31
57-58	D. Stéfano (R. Madrid)	
	Ricardo (Valencia) y Badenes (Valencia)	19
58-59	D. Stéfano (R. Madrid)	24
59-60	Puskas (R. Madrid)	26
60-61	Seminano (Zaragoza)	25
61-62	Puskas (R. Madrid)	26
62-63	Puskas (R. Madrid)	26
63-64	Puskas (R. Madrid)	26
64-65	Ru (Barcelona)	25
65-66	Yavá (Eibar)	19
66-67	Waldo (Valencia)	24
67-68	Ortiz (Athletic)	22
68-69	Amancio (R. Madrid) y Gárate (Athletic)	14
69-70	Amancio (R. Madrid) y Gárate (Athletic)	14
70-71	Gárate (Athletic) y Rexach (Barcelona)	14
71-72	Porta (Granada)	17
72-73	Marañón (R. Oviedo)	9
73-74	Quiñ (Gijón)	20
74-75	Carlos (Athletic)	19
75-76	Quiñ (Gijón)	21

Alfredo Di Stéfano con veintinueve y treinta y un goles respectivamente es, aún hoy el máximo realizador del fútbol español en los últimos veinticinco años, con Arza y Puskas con veintiocho y veintiséis goles, récords estos que tampoco han sido batidos.

Como dato curioso y anecdótico a la vez diremos que a partir de la temporada sesenta y siete-sesenta y ocho (veintidós goles), se inició un abache de goleadores en nuestro fútbol que hasta la presente temporada no se verá superado.



HERON

ELO.

A







# **SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL**

suplemento  
**del MOTOR**

REALIZA Y COORDINA:  
Tomás DÍAZ VALDES



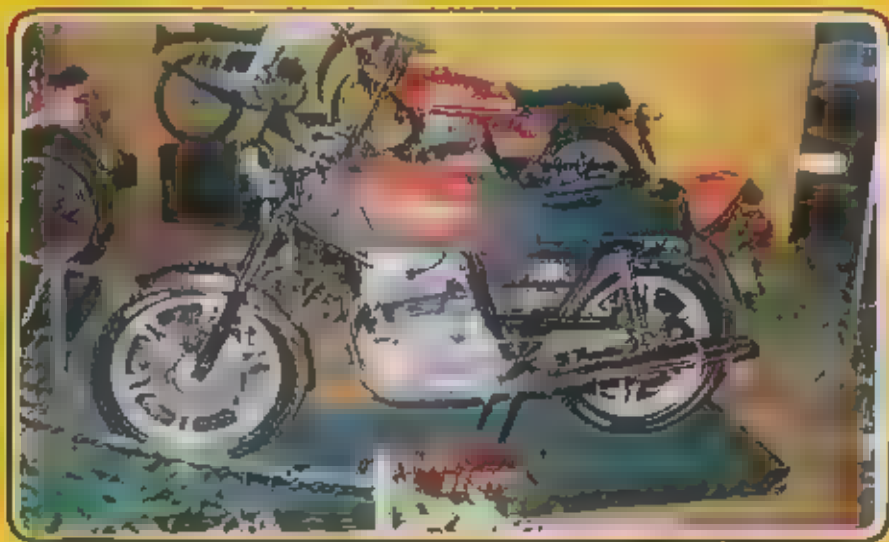
**CHRYSLER 150**

**PROTAGONISTAS**

**DUCATI**

**500**

**DESMO**





# MÁS MERCEDES QUE NUNCA

## AUMENTA LA PARTICIPACIÓN DE MERCEDES-BENZ EN MEVOSA

La participación de Daimler-Benz (fabricante de los vehículos Mercedes) en la empresa española Mevosa, ha pasado a ser del 40% del capital social. Con el mismo porcentaje se encuentra el Instituto Nacional de Industria (el mayor grupo industrial español), que también ha aumentado su participación. El 20% restante se reparte entre la Banca y capital privado español.

¿Qué es Mercedes en el mundo?

La marca de mayor prestigio internacional en el campo automovilístico.

Primer fabricante de Europa de vehículos industriales.

El mayor del mundo en vehículos pesados.

8 fábricas, 4 sociedades constructoras de vehículos bajo licencia, 7 plantas de fabricación, 29 empresas de montaje, 3.805 bases en 170 países y una cifra de ventas de 667.000 millones de pesetas, en 1976.

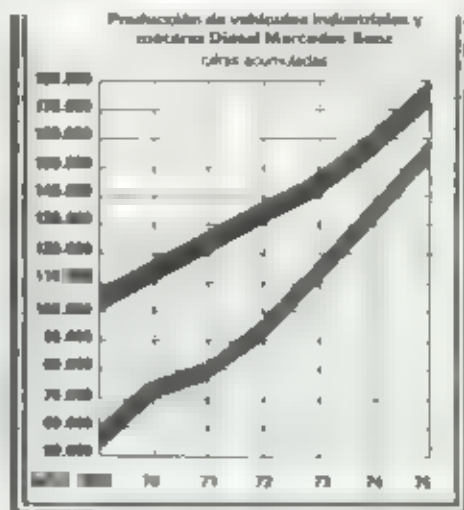
La producción total de la industria alemana de automóviles de turismo en 1975 fue solamente el 6,4% más elevada que en 1965. Desde el mismo año, Daimler-Benz ha aumentado su producción en más del doble.

¿Qué es Mercedes ahora en España?

La marca que garantiza la calidad y perfección técnica de los vehículos de transporte ligero fabricados por MEVOSA.

23.000 motores Diesel rápidos y 14.000 vehículos industriales al año, de 1.000, 1.300 y 2.500 Kgs.

Más de 185.000 vehículos fabricados. El gráfico habla por sí solo de la evolución Mercedes en los últimos años en España.



Fábricas en Vitoria y Barcelona. Oficinas centrales en Madrid. Red de distribución comercial y asistencia técnica en toda España.

4.000 empleados en sus fábricas y un capital social de 1.620 millones de pesetas.

Repercusiones en el mercado del transporte ligero.

Los vehículos y motores Diesel que MEVOSA fabrica, son sólo y únicamente Mercedes.

Con dirección técnica y control de calidad exclusivos de Mercedes-Benz.

Lo que supone más calidad en el mercado y mayor garantía para el comprador y para el usuario. Porque sabrán que han adquirido y tienen al volante un vehículo seguro y rentable, que ha merecido la confianza de Daimler-Benz. Porque es Mercedes.



### MEVOSA

LA POTENCIA EN  
EL TRANSPORTE LIGERO







## MIGUEL CABRÉ LLISTOSELLA PRESIDENTE DEL SALON:

# «LA BIANUALIDAD DEL SALON ES DEFINITIVA, PERO PODEMOS RECONSIDERARLA»

**M**uy a pesar nuestro pero el Salón del Automóvil será bianual estas eran las palabras del presidente del Comité Organizador del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, don Miguel Cabré Llistosella, a nuestra pregunta—. Los fabricantes nacionales de turismo dicen que el Salón es importante pero cuando pueden presentar novedades.»

La edición 1977, desgraciadamente para los visitantes, y en lo que respecta a vehículos nacionales no ha tenido interés. A excepción de Chrysler de España que presentaba como auténtica novedad el Chrysler 150. Las cuatro marcas restantes se han limitado a exponer sus respectivas gomas, variando, eso sí, sus colores. Esto prueba la falta de interés; mejor dicho, la sugerencia de los fabricantes para que el certamen barcelonés se celebre cada dos años. De esta manera las marcas pueden asegurar la presencia de novedades que aumenten y despierten el interés de los visitantes y, especialmente, del sector.

«No cabe la menor duda continúa manifestándonos el señor Cabré—, que la bianualidad perjudica a una gran parte de los expositores, sobre todo a los importadores, que ven reducido su cupo de vehículos a la mitad. No obstante tenemos la promesa del Ministerio de Comercio de que seguirán respetándose estos cupos, aunque el Salón se celebre cada dos años. Por otra parte, la industria auxiliar ha progresado notablemente, las exportaciones aumentan día a día y el Salón es un extraordinario escaparate internacional que es visitado por compradores de países en etapa de desarrollo automovilístico. En este aspecto, el Salón de Barcelona contribuye a la expansión internacional de nuestra industria auxiliar.

Señor Cabré, había como si todavía no estuviera decidida la bianualidad.

Podría reconsiderarse nuevamente por el momento, está decidido. Ahora bien, cabe la posibilidad, y de hecho lo estamos intentando de celebrar una muestra anual de partes y componentes, con lo que se

beneficiaría este sector y el de importación.

Se ha escrito mucho sobre los dineros del Salón. Evidentemente es un capítulo importante, pero, ¿hasta qué punto?

El Salón del Automóvil, señor Díaz-Valdes, es único dentro de la Feria de Muestras,

fórmula para que no suceda Repito, los cinco fabricantes de turismo entienden que el año es un periodo demasiado corto.

¿Y usted?

—Yo creo que no.

¿Se ha pensado compartir el Salón del Automóvil con Madrid?

No lo hemos considerado. Nadie nos ha comentado nada a este respecto. Como veremos que Barcelona es una ciudad automovilística por excelencia. Por tanto, creemos que es el escenario ideal para este certamen.

¿Cuál es la opinión del presidente de la edición 1977?

El público busca en busca de novedades. Y en su gran mayoría casi diría que en su totalidad abandonan el recinto satisfechos de lo que han visto. Los industriales ganan prestigio que se traduce en mayor número de ventas.

¿No cree usted que esto del

nen los vendedores a los que usted se refiere, sino a los compradores, que no exigen una lectura por a totalidad de lo que pagan. Es algo en lo que nada podemos hacer. Los importadores venden los coches a precios de cupo: es decir, al valor del vehículo en Barcelona.

En efecto es incontrolable. Sin embargo, existe. El cliente caprichoso tiene que pagar casi un ochenta por ciento más del precio de escandalo. ¿Sistema? Los amados vendedores compran a precio de cupo a los importadores, y después revenden a unos precios cuyo beneficio supera en muchos casos el diez por cien, ya que no tienen ninguna obligación oficial por no ser importadores directos. Estos se quitan de problemas al tener los coches vendidos en firme antes de que lleguen al Salón. No obstante no son todos los que están,afortunadamente.

Señor Cabré ¿es usted partidario de la liberación de los torneos de importación?

Totalmente estoy a favor de la liberación. La industria nacional no tendría por qué preocuparse ya que en nada afectaría la importación de vehículos de alto standing. Incluso creo que nadie preferiría un Fiat 124 a doble precio de un Seat 124 por poner un ejemplo, máxime, cuando el pasado año se han exportado cerca de 80.000 vehículos nacionales. Estoy convencido que no se venderían más de 20.000 unidades. Y de esta forma se cortaría lo del famoso «pase».

El señor Cabré se esperaba para hacer entrega de los premios otorgados en el Desfile de Elegancia. Son días de intensa labor. Le robamos unos minutos. Creemos que han sido interesantes para nuestros lectores. Porque nos ha dejado claro el sentir del Comité Organizador preferen la anualidad. Por el momento el tema de la bianualidad es definitivo. Sin embargo, un «mini-salón» aunque sea exclusivo para partes y componentes, reunirá todos los años a la gran familia del motor.

T. DIAZ-VALDES

**«SOY PARTIDARIO  
DE LA  
LIBERACION  
DE LOS  
VEHICULOS DE  
IMPORTACION»**

**«LOS  
IMPORTADORES  
SEGUIRAN  
MANTENIENDO  
SU  
CUPULO»**



sin lugar a dudas, ostenta la primacía absoluta sobre todos los certámenes anuales que se celebran en el recinto ferial. En ninguno se supera los metros cuadrados de exposición, los resultados económicos, el número de visitantes, etc. Supone el cuarenta por ciento del total. La ciudad de Barcelona se beneficia también, ya que proporciona una economía que llega del exterior.

Y todo esto se pierde, naturalmente.

—Intentamos buscar a

Salón es un gran negocio para muchos vendedores sin es «cupulos». Me refiero a esos que hacen su agosto con el llamado «pase».

La culpa de esto no la tie

ne se suman los aranceles educaneros los gastos del Salón y el margen comercial. La resultante es el precio de venta. Los otros casos, repito, son incontrolables.

## SUMARIO

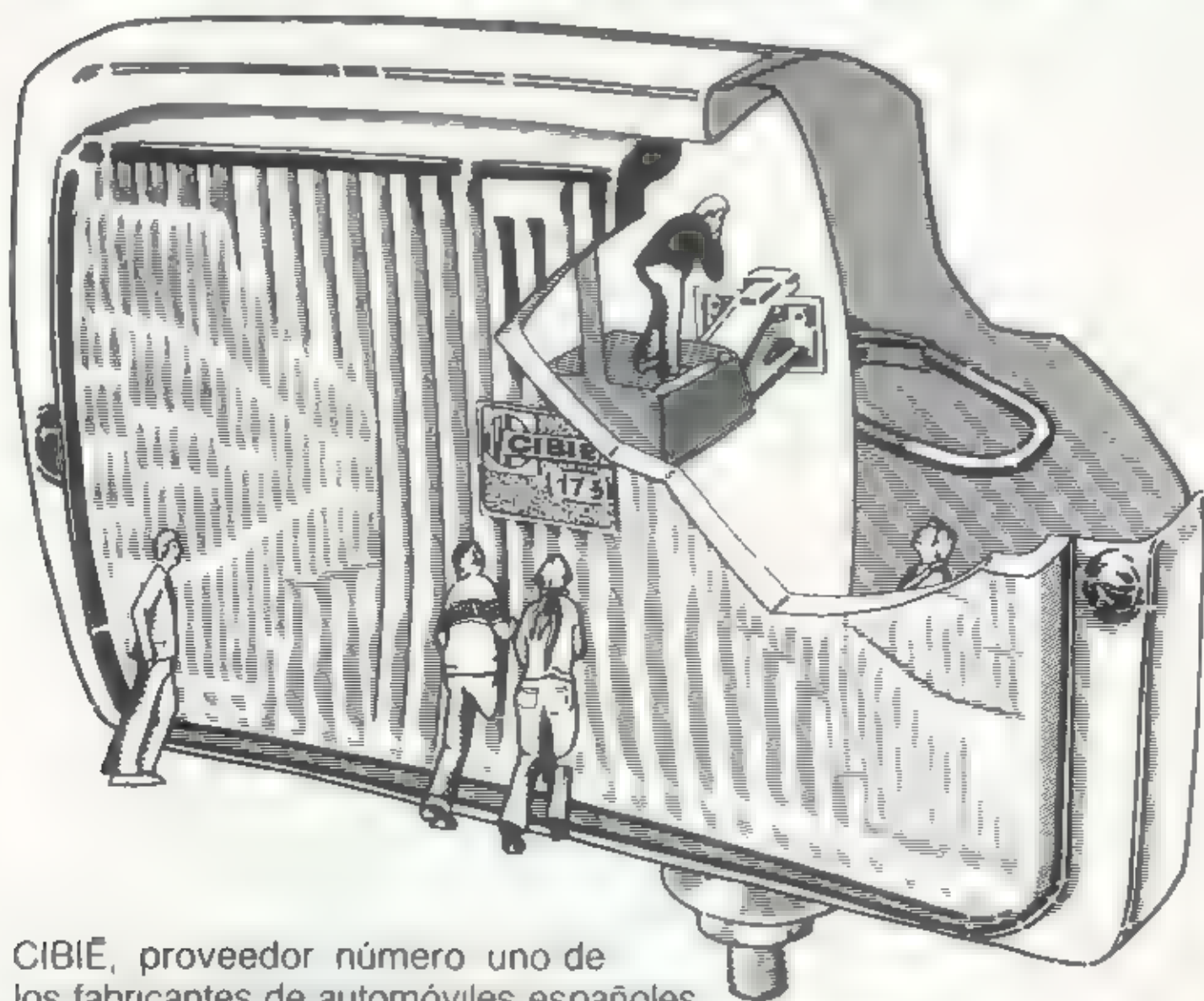
● ENTREVISTA CON EL PRESIDENTE DEL COMITÉ ORGANIZADOR, DON MIGUEL CABRÉ LLISTOSELLA ● VEHICULOS NACIONALES DE TURISMO E IMPORTACION ● NOVEDADES MOTOCICLISTAS ● VEHICULOS INDUSTRIALES ● PARTES Y COMPONENTES (INDUSTRIA AUXILIAR)

Coordina y realiza: Tomás DIAZ-VALDES  
Escritor: T. DIAZ-VALDES y S. PICCIONE  
Dirección Artística: RICARDO SEGURA

Confeción: RICARDO GONZALEZ  
Fotografías: H. SEGUÍ



# entre en el mundo de la iluminación



CIBIE, proveedor número uno de los fabricantes de automóviles españoles, presenta los más avanzados modelos de proyectores, líderes del mercado nacional

---

**El más amplio panorama de la iluminación automovilística.**

---

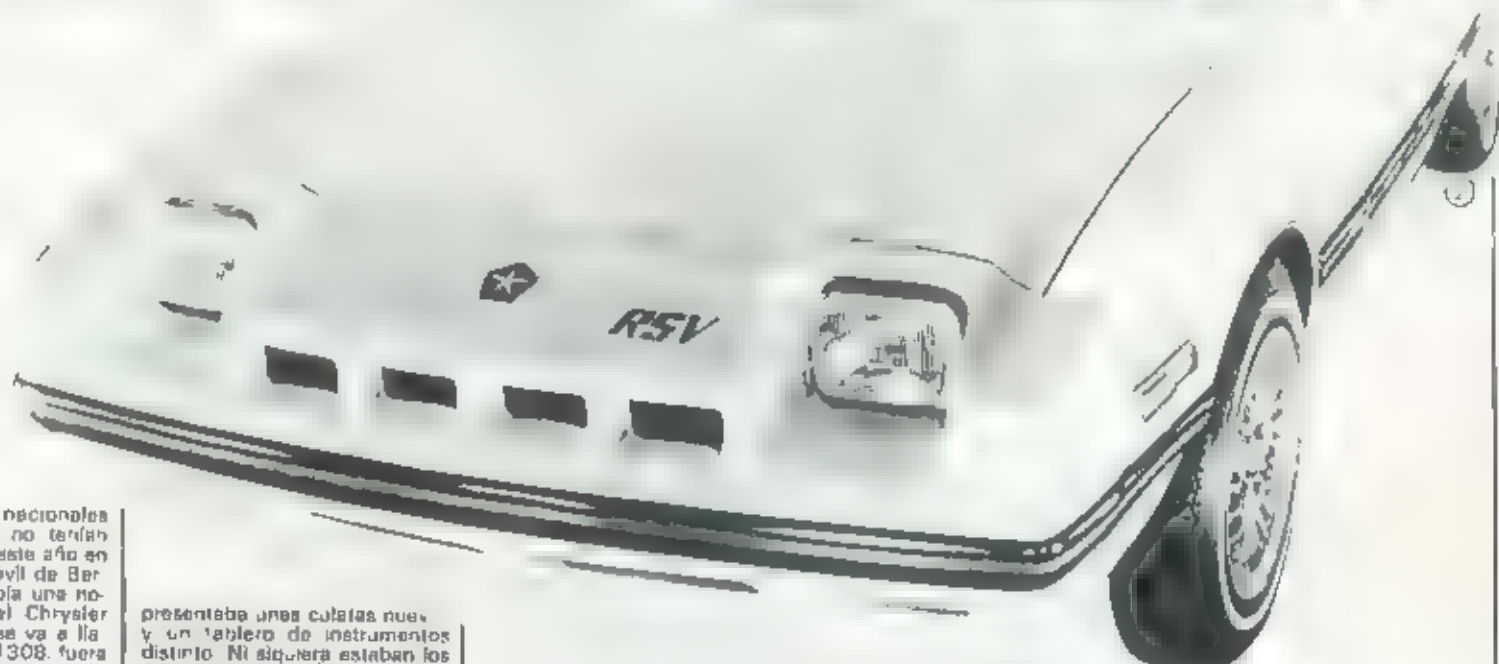
**PASA-CIBIE en el SALON DEL AUTOMOVIL**  
Barcelona del 23 de Abril al 3 de Mayo.





SOLO UNA AUTENTICA NOVEDAD  
EN VEHICULOS NACIONALES:

# CHRYSLER 150



Los fabricantes nacionales de automóviles no tenían nada que decir este año en el Salón del Automóvil de Barcelona. Tan solo había una novedad auténtica: el Chrysler 150, es así, como se va a llamar el Simca 1307/1308, fuera de Francia, que tampoco lo era en forma absoluta si tenemos en cuenta que el año pasado en un afán de adelantarse a los acontecimientos, había habido ya uno de estos coches entre los que Chrysler España llevó a la jornada de pruebas. De todas formas, lo cierto es que el Chrysler 150 fue a atracción de los visitantes, que como ya hemos dicho tenían muy poco que ver.

De hecho, en algunos stands tenían menos que ver que el año pasado. Concretamente, en el Citroën en donde en 1976 habíamos visto el CX2 y con el letrero de próxima aparición, y que este año no estaba por ningún lado, pues a última hora la marca de Vigo ha decidido no incluirlo en su gama, pese a que esto solo re-

presentaba una culata nueva y un tablero de instrumentos distinto. Ni siquiera estaban los GS normales, equipados del nuevo tablero de instrumentos, a base de relojes redondos, que van a comenzarse a montar en breve. Y mucho menos el Peugeot 504 que se presentará a primeros de noviembre y que la marca no quiere identificar con su gama de modelos hasta ese momento.

En el stand de Fasa Renault todo eran modelos conocidos, pues, incluso, el R-5 Copa, el recién nacido de la gama, hace ya cuatro meses que fue presentado. De todas formas, se les filtró una pequeña novedad de detalles, que será presentada en breve. Se trata de una nueva versión del Alpine A110 equipada del 1400 del R-12 TS. La potencia sigue siendo la misma (185 CV) pero el par y la flexibilidad de motor. De todas for-

mas, no comprendemos cómo dadas las características de portivos del modelo y su precio no se ha ido al montaje de la culata a cámaras hemisféricas del R-5 Copa, con lo que la potencia pasaría a los casi 100 CV y el rendimiento del coche estaría más próximo a sus posibilidades reales.

En Seat escondida también entre modelos ya conocidos, había también una pequeña sorpresa: el 124 D Especial 5 Marchas. Es un vehículo que puede ser interesante para aque- as personas que por la región en que viven pueden utilizar con frecuencia las autopistas, en donde la utilización de una relación superdirecta puede influir en un menor consumo de gasolina a una velocidad concreta igual. Pudimos probar el

coche en la jornada de pruebas, constando solo una caída de unas 250 + p. m. al pasar de cuarta a quinta lo que debe corresponder a una desmultiplicación de 0,96 a 1 en esa quinta.

También había un prototipo de 131 5 Puertas para la Guardia Civil de Tráfico en autopista equipado del motor 1430 con caja de cambios de cinco marchas y todo un equipo de utilidad para los patrulleros.

Teniendo tan poco que mostrar, un grupo de estos fabricantes se puso de acuerdo para no acudir al salón, pero la negativa de uno de los que faltaba y la posibilidad de perder el lugar que ocupan en los distintos pabellones, les han hecho concurrir.

## LA ESTRELLA DEL SALON

1 No cabe la menor duda que el Chrysler 150 ha sido la estrella de esta edición del salón, simplemente por ser la única novedad. Una novedad que se hará esperar hasta el mes de septiembre.

## PROTOTIPO LOGICO DE SEGURIDAD

2 A su lado figuraba el Chrysler RSV, un prototipo de seguridad realizado bajo el patrocinio del Gobierno de los Estados Unidos y que está realizado a base de pequeñas modificaciones del 150.

## EL R-5 COPA EL ULTIMO RENAULT

3 En el stand de Renault el modelo más novedoso era el R-5 Copa, que fue presentado el pasado diciembre. Faltaba el Alpine A110 1400, cuya ausencia fue pasada por alto.

## CINCO MARCHAS PARA EL SEAT 124 D

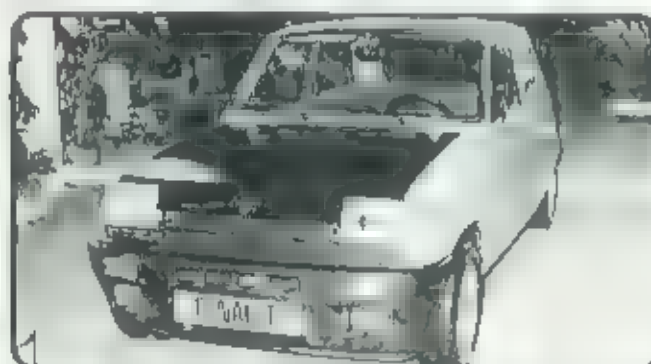
4 Lo más destacable entre los Seat era la presentación del 124 D Especial (motor 1430 c.c.), con caja de cinco marchas. El resto era todo conocido.

## ESCAPADO DEL RECINTO DE COMPETICION

5 Aunque se había hablado de potenciar el sector de la competición, los organizadores del salón decidieron al final alojar a los expositores de este grupo en una galería totalmente inadecuada. Como protesta, algunos se retiraron. Otros, como Seat, se negaron a exponer sus vehículos en aquel lugar, haciéndoles un sitio en su stand. Así, junto a los 132 131 124 128, etc., de serie, apareció el 124 D Prototipo de 210 CV y suspensión trasera independiente.



1



2



4



5



# VEHICULOS DE IMPORTACION



Salón 77

UNO de los mayores atractivos del Salón del Automóvil de Barcelona para el visitante de la calle es sin lugar a dudas el pabellón en que se exponen los automóviles de importación recién entrados en el país con sus correspondientes licencias. Unas licencias que se van a mantener mucho en el caso de que el salón pasara a ser bianual y que según prometió el ministro van a aumentarse.

Este sector de los automóviles de importación es solo una contribución a la brillantez de la muestra por parte de los representantes de cada marca, que en la mayoría de los casos están esperando a que termine para poder entregar los coches a los clientes que los tienen pedidos. De ahí que un cierto número de marcas se contenten en exponer esos coches sobre una alfombra sin el más mínimo cuidado. Asimismo, algunas otras como British Leyland, Citroën, Mercedes, General Motors, etc., habían cuidado bastante más su presentación.

No obstante se podían constatar algunas presencias interesantes.

Empezando en un orden alfabético Alfa Romeo presentaba en España su nuevo Alfetta 2000, recientemente presentado mundialmente en la Riviera italiana. Es una evolución del modelo 1800 que hasta ahora mantenía la marca en producción y ha sido considerado como uno de los modelos más interesantes dentro de la categoría. Junto a él estaban los otros modelos de la gama Alfetta y de la Alfaseda incluido el Sprint.

En el estande de British Leyland, la novedad era el Rover 3500 designado recientemente coche de año un vehículo de cuatro plazas y cinco puertas, surgido de uno de los proyectos

más nuevos y marca británica y que le debe colocar en un excelente puesto dentro de la clasificación de mayores vendedoras en esa categoría de vehículo. La mecánica, como en el antiguo y prestigioso Rover 3500, es de procedencia americana. Es un V 8 Buick mejorado por los técnicos ingleses.

En Citroën, tras la aparición del CX en España, la gama de vehículos de importación se le ha quedado pequeña. No obstante, allí estaban sus versiones Break, Diesel y Prestige —no fabricadas en Vigo— del CX.

Novedad también en el grupo De Tomaso, los primeros modelos de Maserati salidos de la fábrica después de que este grupo se hiciera cargo de ella completamente arruinada como antes lo había hecho con Innocenti y algunas marcas de motos como Benelli, etc. En medio de esta amplia gama de vehículos producidos por De Tomaso, todavía sigue destacando el modelo Pantera, un diseño auténticamente suyo, que nunca ha desentonado incluso en la competición.

Pero el más importante grupo productor de automóviles en Italia sigue siendo el Fiat. La casa madre estaba muy someramente representada con los ya archiconocidos X 1/9 de Bertone. Bajo el emblema de Abarth se exhibía el 313 Abarth Rallye junto a los Autobianchi A-112 Abarth. Lancia, en cambio, exponía su gama completa, con el Gamma como máximo exponente y gran rival del Rover 3500 en la categoría de berlina de alta cilindrada. También se exponía el Beta HPE, de tres puertas, del que se ha rumoreado una próxima producción en España por parte de Seat. Una vez se haya lanzado el 132-2 litros, del que lleva el motor.

En cuanto al Ferrari, la gran

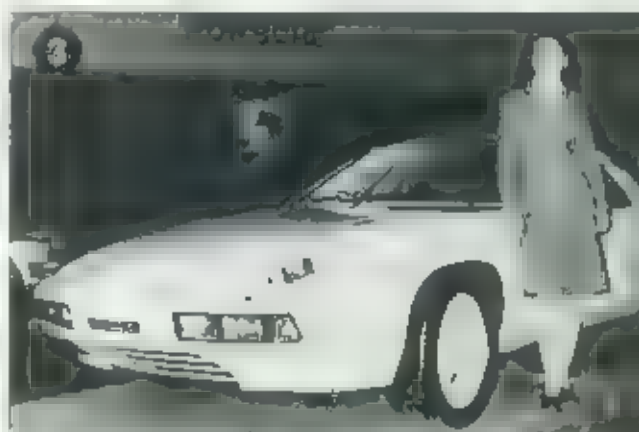
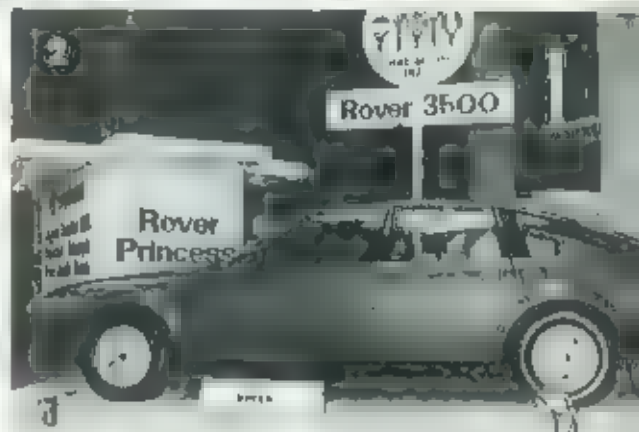
atracción era el modelo 400 GTC, primer vehículo de la marca del «cavallino», equipado de una caja de cambios automática. Pero es que el mercado americano impone mucha seriedad a estos constructores de vehículos de gran turismo.

Una prueba de ellos es el Porsche 928, un vehículo concebido para atender a todas las imposiciones de las autoridades y al público americano. No obstante, la marca alemana le ha sabido dar ese toque particular de la tecnología europea aunque haya tenido que romper todas sus tradiciones de motor trasero, refrigeración por aire y motores planos, con los cilindros en oposición.

La industria americana mostraba algunos de sus «monsstruos», muy difíciles de adaptar a las condiciones de tráfico europeo, lo que es interesante, en cambio son sus vehículos todo terreno con tracción a las cuatro ruedas, como el GMC Jimmy, los Hi Sumifal o los Jeeps. En esa línea Rover está construyendo, desde hace algunos años, el Range, y ahora el suizo Monteverdi (emplea mecánica americana) hasta ahora centrado en vehículos de gran turismo, ha comenzado la comercialización del modelo Sator.

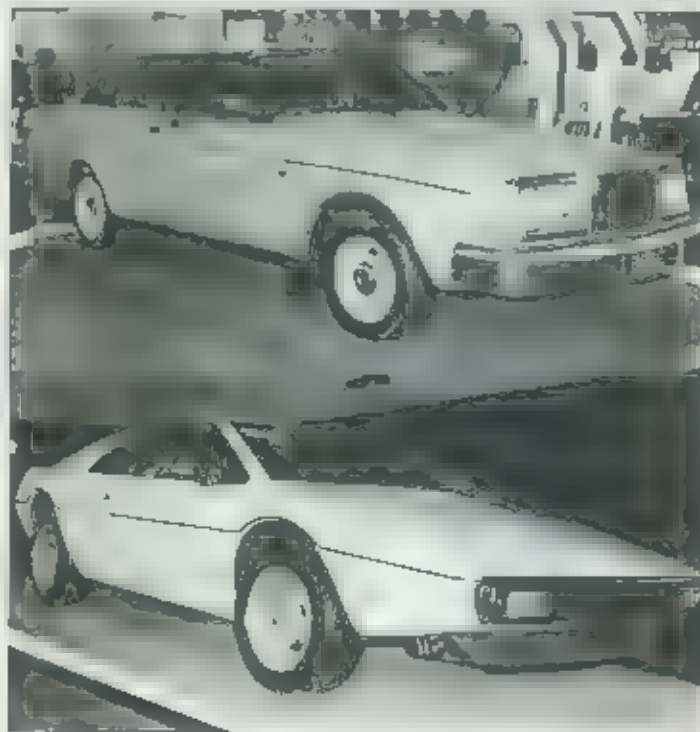
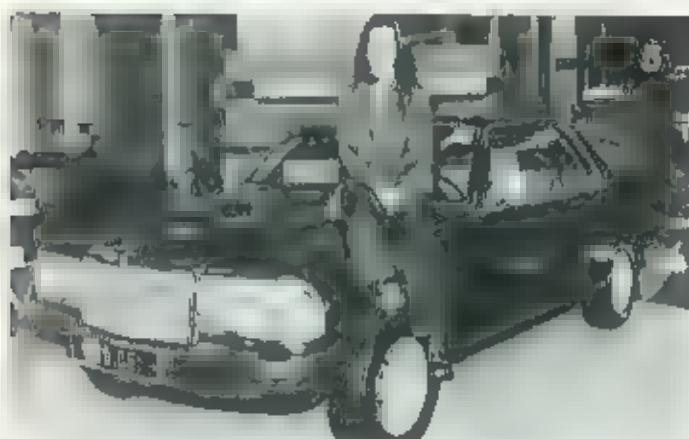
Volviendo a las marcas americanas, en general, la mayoría de los modelos que han importado son los producidos en sus respectivas factorías de Inglaterra, Alemania, Francia, etcétera, como Vauxhall y Opel por parte de GM, los Taunus, Granada y Cortina de Ford, y los Hillman, Sunbeam, Simca, etc. de Chrysler. Por cierto, que en el estande de esta última estaba uno de las novedades de Ginebra, el Matra Simca Rancho, un todo terreno de dos ruedas motrices.

Entrando en el terreno de los





# UNICAMENTE VER Y SONAR



vehículos de gran categoría. Rolls Royce con sus Silver Shadow I y sus Corniche sigue manteniendo el primer puesto frente a los Bentley y Daimler. En esa línea de coche de prestigio también están los Mercedes y BMW. En esta última marca no tenía ninguna nove-

dad, en cambio Mercedes presentaba sus nuevos Coupé. A su lado, en un estande contiguo, estaban los VW entre los que el mayor interés le atraía el Golf Diesel: un coche muy interesante para el usuario medio.

La industria sueca tenía dos novedades, el Volvo 262 Coupé

y el Saab 99 Break, ambos presentados por primera vez en Ginebra. El Volvo es una carrocería de Bertone que no rompe con la línea tradicional.

En cuanto a la mecánica la ponea apenas estaba representada por algún Datsun, Subaru e Isuzu.

## PIES DE FOTOS

**1 EL MAS RAPIDO DE LOS ALFASUD.** Desde su aparición, aureolado por la fama de vehículo por tener el Alfesud, el modelo de Alfa Romeo que se produce en la fábrica construida al sur de Nápoles, se ha ido evolucionando hacia una categoría más en la nueva línea de la marca. La prueba es ésta: el modelo Spz.

**2 EL COCHE DEL AÑO.** Este es el Rover 3500, que ha merecido la designación de coche del año por la crítica especializada. Es un diseño cuidadosamente estudiado, en el que se unen una línea graciosa, una gran seguridad y un extraordinario confort. El motor es el Buick V-8 3,8 litros, que desarrolla una potencia de unos 165 CV. Quien guste de este modelo deberá preparar un par de millones de pesetas.

**3 CUANDO PORSCHE CAMBIA DE RITMO.** Para atender a las exigencias americanas, Porsche ha realizado este modelo, que rompe con su tradición. Nada de motores planos, traseros y refrigerados por aire. Este es motor delantero, en V y refrigerado por agua.

**4 FERRARI SE PASA AL AUTOMATISMO.** Atendiendo también al mercado norteamericano, Ferrari ha adaptado por primera vez una transmisión automática a uno de sus coches. Se trata del modelo 400 GTC, con esos caballos aproximadamente.

**5 NOVEDAD.** Una de las auténticas novedades de este salón era la serie C de Mercedes, toda una gama de Coupés cuatro plazas en la línea de seguridad, rendimiento y prestaciones que ha correspondido siempre a la marca alemana.

**6 FIRMADO POR BERTONE.** Desaparecido el Coupé 1800 que tanta fama tuvo en Ginebra, Volvo había estado durante muchos años sin una versión Coupé. Ahora, Bertone les ha diseñado ésta, con cuatro plazas.

**7 SAAB YA TIENE UN BREAK.** También fue primera en el Salón de Ginebra y había aquí su segunda presentación. Se trataba del Saab 99 en versión Break. Como se sabe ya, animado de un motor V 4 y su precio será sobre 1.250.000 pesetas.

**8 LOS AMERICANOS, POR MEDIO DE LOS EUROPEOS.** Aunque había genuinas muestras del automovilismo norteamericano, lo cierto es que los constructores de aquel país estaban representados por los productos de sus fábricas europeas, de las que es un exponente el Opel Monte (en Inglaterra llamado Vauxhall Cavalier).

**9 LOTUS CON NUEVO ESPRITU.** Sucediendo a los Elite presentados hace dos años, Lotus ha comercializado ya sus Spirit, mecánicamente igual pero mucho más aerodinámicos. Su precio es de unos 2.500.000 pesetas.

**10 LA GRAN BERLINA ITALIANA.** Lancia presentó hace un año el Gamma, un coche que entra en competencia directa con el Rover 3500, al que se asemeja un poco. Equipa la misma mecánica que el 130 de Fiat y su precio está sobre los 2.000.000 de pesetas.

**11 SEÑORIO.** Siempre clásico, el Rolls Royce presentaba su nuevo Silver Shadow II, más cómodo seguro y potente que la versión anterior. Tuvo esto por sólo 4.000.000 de pesetas más o menos.



# EL SALON DE BARCELONA SE ENTUSIASMA ANTE EL NUEVO CHRYSLER 150

**E**spaña del Automóvil de Barcelona 1977 ha dado su más entusiasta bienvenida a España al nuevo y lujoso Chrysler 150. El coche de nueva mañan español, diseñado por seis países europeos y con más de 250.000 unidades vendidas en el Mercado Común desde su lanzamiento.

## ENTUSIASMO POR EL NUEVO CHRYSLER 150

Ya se ha podido admirar en Barcelona el nuevo coche de Europa al que la crítica especializada más exigente ha elegido como Coche del Año 1978. Una maravilla de la tecnología Chrysler de inminente lanzamiento en España.

Porque este automóvil Simca 1308 en el Mercado Común refleja la tecnología Chrysler más depurada.

Con la protección, seguridad, confort y sofisticado equipo que no tienen los demás vehículos nacionales. Combinando características tan diferenciadoras como la tracción delantera o el encendido electrónico, en un modelo cuya concepción interior, acabado y mecánica racional son excepcionales.

## POR LAS NUEVAS COMODIDADES DEL CHRYSLER 150

En el salón ha causado entusiasmo el comprobar las acertadas soluciones que el Chrysler 150 da a las expectativas de los usuarios españoles sobre el coche ideal: máxima seguridad y confort en un cinco plazas de precio razonable y atractiva línea.

Un coche sofisticado, cuya serie de nuevas comodidades ha impresionado a los visitantes que conducen coches de superior cilindrada.

Con encendido electrónico, elevalunas y limpiavientos eléctricos, climatización individual, avisador de avería de frenos, ventanilla trasera térmica o limpiaparabrisas trasero. También incorpora, entre otras revolucionarias novedades, la instalación de serie de un pre-equipo de radio.

Todo un desafío de lujo y mecánica para el mercado nacional del automóvil que será difícil de superar en la próxima jornada.

## EL COCHE EN QUE SE BASO EL VEHICULO EXPERIMENTAL MAS SEGURO DEL MUNDO

Durante los días del salón, también se ha podido contemplar en el estanda de Chrysler el prototipo más seguro del mundo el Chrysler RSV.

El RSV (Research Safety Vehicle) es un ambicioso proyecto internacional que dotará a los coches de serie del futuro de una mayor seguridad activa y pasiva. Está pensado para dar protección y seguridad óptimas, tanto a ocupantes como a peatones sin olvidar las necesidades del mercado ni de los compradores. Solucionando así cada vez más importantes exigencias futuras del automóvil tales como economía, bajo consumo, mantenimiento mínimo, antipolución, estética, aceptabilidad y coste.

Chrysler ha preparado un interesante audiovisual sobre este prototipo que responde y aclara todas las preguntas que los visitantes se han podido hacer sobre el mismo.

Pero ya que este vehículo nunca saldrá a la venta, es importante señalar que el RSV está basado en el diseño del Chrysler 150, cuyo lanzamiento es inminente.

Es lógico que así haya ocurrido por-

que el 150 de Chrysler es un coche de serie concebido para el futuro. Con el revolucionario diseño y la moderna línea que mejor podrán cumplir los requisitos de tecnología, seguridad, mantenimiento y estética necesarios para desarrollar el RSV.

## UNA ESPERANZA CUMPLIDA

Estamos seguros de que muchos españoles que pensaban cambiar de coche

en los próximos meses esperarán a ver este a la venta el Chrysler 150 para hacerlo. Sus ventajas, tan claramente definidas y diferenciadoras, hacen que la espera merezca la pena.

La opinión de que se trata de una esperanza cumplida y de una elección justa, se ha podido constatar en todas las críticas esperanzadas y amantes del automóvil que han desfilado por el estanda de Chrysler España.







## COCHES PARA

# SOMAR

Tres millones de pesetas hacen la culpa. Así, sin más ni más. El Ferrari 308 GTB abre nuestra galería de calor: de coches para soñar. Un tres litros de este cilindro en V que desarrolla una potencia de 280 CV. Motor ubicado transversalmente en el centro del vehículo. ¿Velocidad? Supera los 280 kilómetros por hora! La unidad que presentamos en la ilustración ha sido diseñada para llamar la atención en el certamen barcelonés. Lo dicho: tres millones hacen la culpa.

### LAMBORGHINI SILUETE

2. Es el coche que más ha llamado la atención en el salón. Una silueta de aquí se llama: perfecta. Otro tres litros de este cilindro en V. El mismo grupo propulsor del Urraco. Casi 300 kilómetros por hora y más de tres millones de pesetas de sustrato.

### CITROËN CX

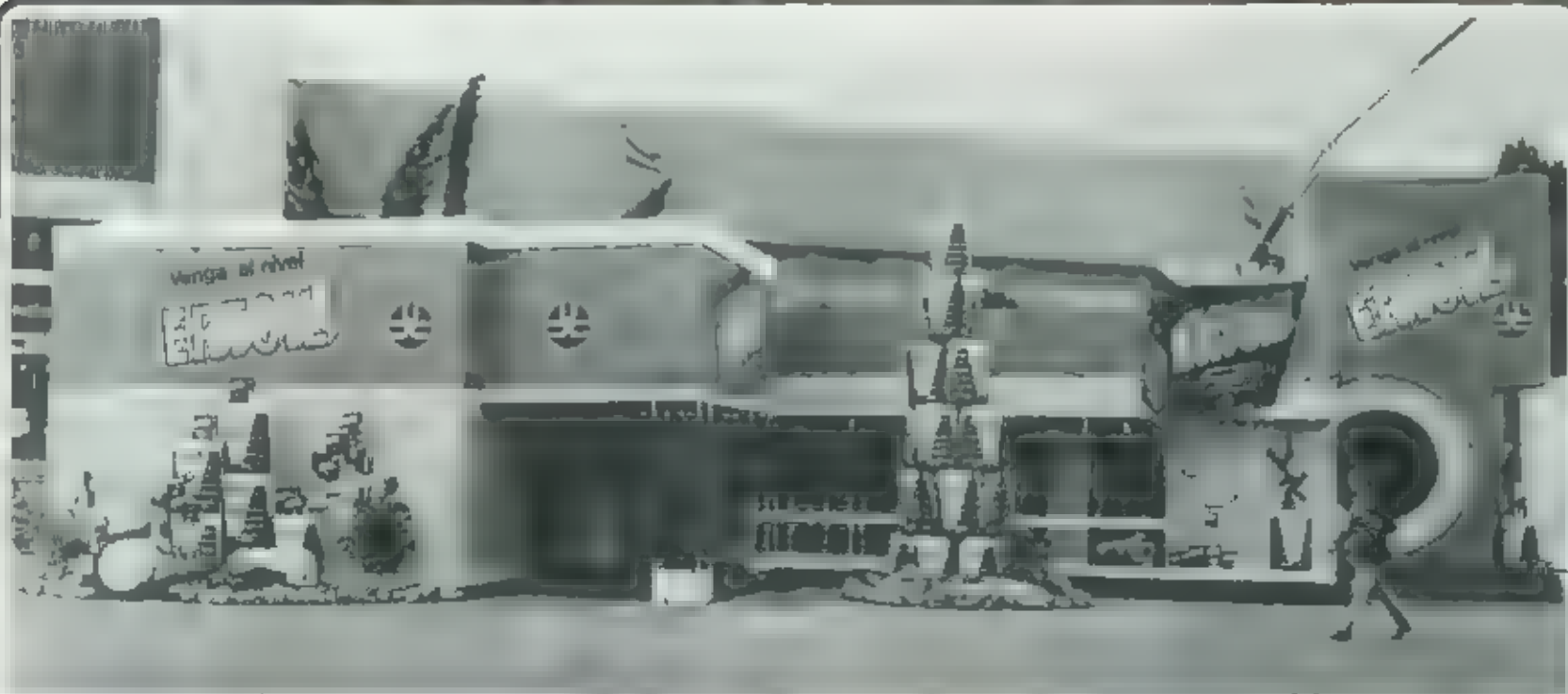
3. El Citroën CX abre la galería de los coches soñados, pero asequibles. Sus características vanguardistas lo marcan. El estand de Citroën no presenta novedad, ni siquiera el separado Peugeot 504. Sin embargo, el modelo CX ha llamado con su elegancia, suficientemente, esta noche.

### LA OBRA DE BERTONE

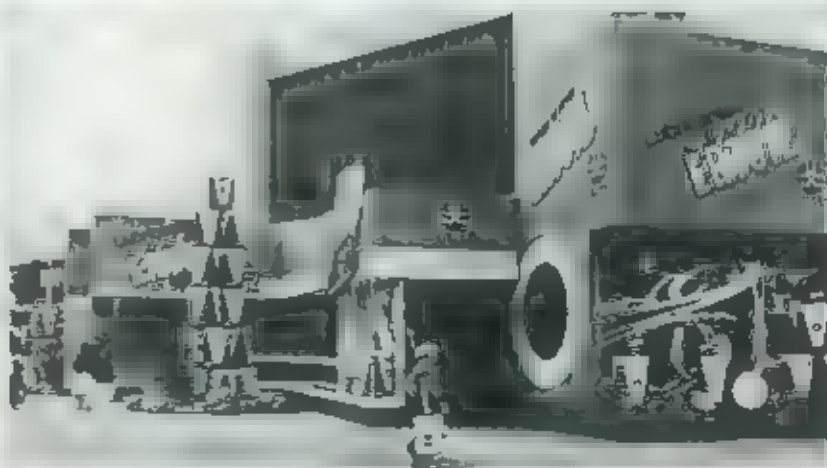
4. Ejemplar único. El artesano suvínas no ha querido faltar a la cita barcelonesa. No presentaba ninguna novedad. Sin embargo, la presencia del modelo de la fotografía, última realización de Bertone que vive la lux en Ginebra, ha bastado para satisfacer a los visitantes. Un modelo que no tiene precio, y por el que se han ofrecido más de tres millones de pesetas.







## LUBRICANTES ERTOL EN EL SALON DEL AUTOMOVIL



**U** NION de Explosivos Rio Tinto Sociedad Anónima es una de las sociedades más importantes del país. Esto es tan sobradamente conocido incluso del gran público que su presentación se hace innecesaria. De entre sus varias divisiones cada una abarca una labor concreta. La que representa mayor volumen de ventas es la División Petróleo.

Las actividades de la misma están concentradas en el complejo petrolífero de La Rábida Huelva, en el que se fabrican los lubricantes ERTOL.

Desde nuestra visita por el Salón del Automóvil nos llama la atención un atractivo stand en el pasadizo de María Cristina. Si agradable presentación de nuestra actividad de lubricación nos invita a entrar en el ERTOL nos atendrán amablemente y se nos dirá toda clase de precisiones sobre la fabricación de los lubricantes ERTOL.

La gama de lubricantes de Unión de Explosivos Rio Tinto S. A. se basó en tres sectores de producción lubricantes para automoción, industriales y lubricante marinos. En esta ocasión se nos y cinco fases perfectamente diferenciadas cubriendo una amplia gama de aplicaciones y superando los 100 tipos diferentes de envasados. Por otra parte además de los aceites envasados propiamente dichos ERTOL, comercializa a través de Campsa y directamente aceites bases, espesantes, parafinas, aditivos y otros subproductos de gran utilidad en la industria química petrolífera.

Toda esta gama de lubricantes ERTOL se fabrica en el complejo petrolífero de La Rábida Huelva. Este complejo pertenece a la División Petróleo de Explosivos Rio Tinto, en la que se han fusionado las actividades de la antigua compañía Rio-Gulf.

Dentro del gran complejo de la refinería que comenzó las actividades de ERTOL en el año 1967 y las petroquímicas en 1969 destaca por su modernización la planta de lubricantes propiamente dicha, que comenzó a construirse

en 1973, según las técnicas más avanzadas en la materia, y cuya construcción finalizó en los meses del verano de 1974. Esta planta consta de los procesos siguientes:

- Destilación
- Desasfáltado
- Acabado por hidrogenación
- Desparafinado
- Mezclas y envasado

Es interesante destacar el proceso de acabado por hidrogenación, según las tendencias más actuales en el refinado de lubricantes.

Hablando de producción el conjunto de toda la planta de fabricación está preparado para producir la más alta calidad autorizada. Sin embargo sólo se tiene permiso para una producción anual de 100.000 toneladas, en la que los aceites terminados se añaden.

Los lubricantes ERTOL no van destinados exclusivamente al mercado nacional, pues se han iniciado con éxito las primeras exportaciones tanto de productos acabados como de aceites base.

En su stand del salón se expusieron preferentemente aquellos que están directamente relacionados con la industria de Automoción. Y más especialmente el Supermultigrado 20 W 50, Multigrado 20 W 40, Ext. a HD, Super serie I E P, cambios y diferentes aceites y transformaciones automáticas (ATF). Sabemos que estos tipos concretos de aceites van a encontrar una gran aceptación en el mercado por su extraordinario rendimiento bajo contenido en cenizas, selectiva fabricación y su estudiada aditivación. Todos los lubricantes ERTOL están hidrogenados de acuerdo con los más avanzados procesos internacionales patentados por Gulf. En cuanto a la respuesta del mercado pasado el momento del lanzamiento ha sido buena gracias a las excelentes cualidades de nuestros productos y de hecho ya hemos empezado a percibir los primeros síntomas de una demanda que sin duda irá aumentando progresivamente.





PARA LAS  
CARRERAS. El diseñador  
del modelo base,  
Pininfarina,  
ha modificado la carrocería  
del Ferrari 308 GT  
para hacerlo más apto  
para la competición.  
Paul Newman  
conducirá un coche así  
en Le Mans.



EN LA LUNA. Quizá este coche mereciera estar aparte, pues en este vehículo era todo especial. Lo realizó General Motors para el proyecto Apollo, y los astronautas, después de rodar en la Luna con él, lo dejaron allí. Este es una reproducción.

## LOS CARROCEROS, POCO ACTIVOS

UNA de las cosas que anima siempre el salón de Barcelona es la presencia de estudios de carrocerías firmados por los grandes maestros como Pininfarina, Bertone, Zagato, etc. Este año ni siquiera en ese sector ha habido mucha animación. Lo más destacable era el Jaguar

Ascott de Bertone que fue novedad en el salón de Ginebra, y que aquí hacía su segunda aparición. El mismo Bertone era igualmente representado por dos modelos de producción, salidos de su lápiz el Ferrari 308 GT Coupé y el Lamborghini Siouette. También exponía una versión alargada del Volvo 464

que entraba en competencia con la realización del paraplánico Onco, tomando como base el Seat 132.

Enfrente del stand Bertone en competencia estaba el Pininfarina muy modesto este año. Su única realización moderna era el Ferrari Dino 308 GT en versión grupo 4 con sus aletinas. Para reforzar su presencia, había traído unos Ferrari BB y el viejo proyecto Sigma para la Fórmula 1, patrocinado por la Automobili Revue suiza. Un proyecto que se realizó en 1968 que en aquel tiempo se catalogó como inviable, pero que en la actualidad corresponde casi completamente a las características de estos vehículos.

El resto de los carroceros, Giugiaro, Karmann, Michelotti, Zagato, etc., se han concentrado más en la presentación por sonizada de modelos ya existentes, añadiendo a esos mismos modelos aletinas, bandos de colores, etc. En este apartado podríamos colocar también a Schnitzer, Alpina y Kremer, los dos primeros preparadores de BMW y el tercero de Porsche que presentaban vehículos de estas marcas, pasados ya por sus manos.

Por parte española, Talleres Hispano Alemán no ha llegado a presentar al Castilla, hispanización del Lotus Europa, a base de equiparlo del motor Seat 1800. Por contra, sigue con su Mallorca, que es la versión nacional de Sevan con motor 1430.



CLARIVIDENCIA. Hace nueve años, Pininfarina diseñó este Fórmula 1 de seguridad. En la actualidad, casi todos los constructores han adoptado la mayoría de las soluciones que incorporaba.



# REPSOL

## BAJO EL SIGNO DE LA COMPETICION

En la avenida de María Cristina muy vistoso estaba el stand de Repsol en el que dominaba la ambientación de la competición motociclista, una que la marca de Escambreras lleva volcada muchos años con un banco de pruebas de sus aceites.

Hace ya bastantes años que

Repsol se lanzó al mundo de la competición por medio de los rallies firmando un acuerdo con el equipo italiano Jolly Club. Sus pilotos de entonces eran Eladio Doncel, Alberto Ruiz Giménez, José Manuel Lencina y Jaime Lascano que durante una serie de años han estado en la primera fila del deporte nacional. Este primer intento salió

relativamente bien a pesar de la falta de seriedad de un equipo italiano por lo que Repsol optó por constituir su propia escudería. Durante un par de temporadas los Porsche de Repsol fueron los coches a bajar en las pruebas nacionales, pero el año pasado de Eladio Doncel y Jaime Lascano, Repsol firmó un

par de triunfos en las últimas por parte de los coches matriculados por la R, que concluyó cuando primero Marc Etcheberry y ahora Benya Fernández y Eugenio Ortiz han recibido el encargo de seguir adelante con la experiencia. Benya Fernández, piloto del equipo de veteranos, esta vez Reverter, está a punto de lograr el título nacional. Mientras en Barcelona se celebraba el Salón de la Moto, los pilotos de Repsol, Benya Fernández y Eugenio Ortiz, estaban en el Rallye de la Costa Brava, ganado por el piloto gallego.

Por su parte, Eugenio Ortiz es el piloto del Seat 131 de Andrés Manso, un prototipo cuya construcción ha patrocinado Repsol. El coche va equipado de un motor de 4 válvulas por cilindro desarrollando unos 185 CV. Todavía está en fase de perfeccionamiento, pues quedan por resolver unos proble-

mas de suspensión trasera, pero ha mostrado ya grandes posibilidades.

Pero no solo ha centrado su actividad en el mundo de los rallies. Ha asistido siempre a las fórmulas de promoción, primero en la Copa R-BTS, ahora en la Copa R-5, como también lo ha estado en la Fórmula 1430 y la Fórmula 1800 en la que ganó dos de los tres campeonatos disputados gracias a Juan Ignacio Villaceros.

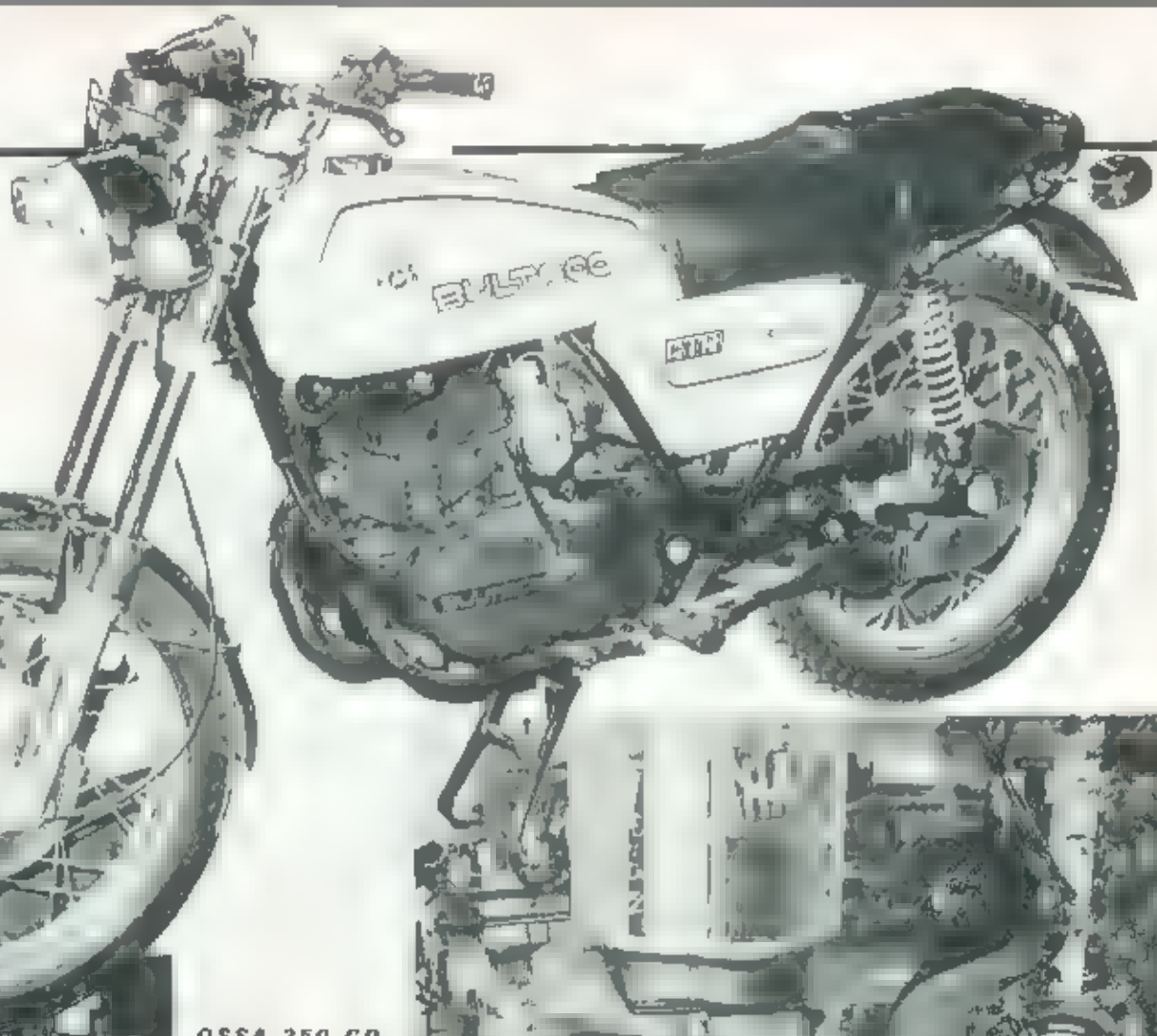
También en el mundo de la moto ha habido presencia de Repsol. Los primeros éxitos mundiales de Ángel Nieto estuvieron muy ligados a la R de Repsol. Ahora, ha querido estar presente en las Copas Ossa para promoción de pilotos tanto en la 250 con la Yamaha para máquinas de este tipo (500 c.c. bicilíndricas).

Repsol evidentemente una marca de aceite siempre unida al mundo de la competición, banco de pruebas excepcional.





**BULTACO METRALLA GT5** Dicen que a falta de pan buenas son tortas. Estamos convencidos de que Bultaco, en fecha más o menos breve, puede dar la sorpresa en lo que respecta a motos de carretera. En esta ocasión se ha limitado a cambiar el color en la conocida «Metrallica» -el rojo por amarillo-, dotándola de un aspecto más juvenil. El grupo propulsor también está pintado en negro mate que contrasta muy armoniosamente con el amarillo limón de resto.



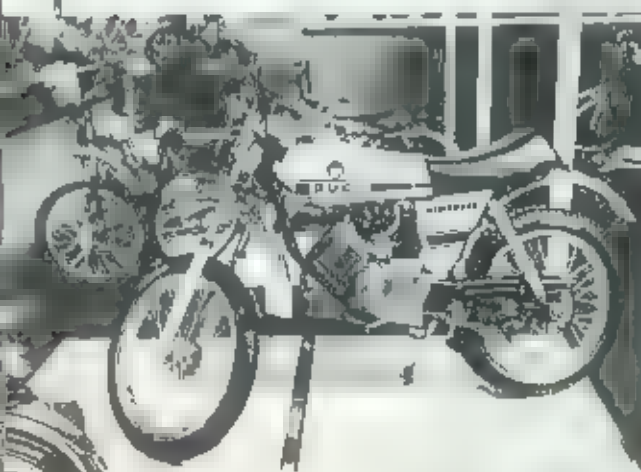
**OSSA 250 CO-PA** -Como novedad importante para los aficionados Ossa presenta una versión nueva para los participantes de la Copa Ossa-Motociclismo, que incorpora numerosos cambios, entre los que cabe destacar, amortiguador de dirección, freno de disco en la rueda delantera, cilindro más dimensionado, faro rectangular y nueva distribución.



**SANGLAS 500 CARENADA** Talleres Sanglas presentaba su actual gama de motocicletas monocilíndricas, cuatro tiempos de alta cilindrada, destacando una versión carenada y equipada con llantas de aleación y tres frenos de disco. La máquina ha llamado poderosamente la atención, pues su estética mejora notablemente, dentro de un precio asequible a un amplio sector de la clientela que busca viajar en motocicleta con seguridad.

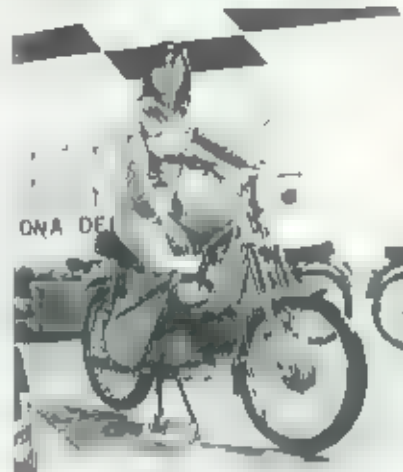


**BULTACO SHERPA 350** La nueva Sherpa presentada tiene muchas variaciones estéticas con respecto a la versión anterior: depósito más pequeño y estrecho, asiento reducido, guardabarros en plástico rojo y grupo propulsor pintado en negro mate antracita, por supuesto, de todas las mejoras técnicas que hasta ahora sólo llevaban los pilotos oficiales de la marca.



**PUCH MINI CROSS** -Puch no presentaba una novedad destacada. Quizá dentro del amplio stand de la marca austriaca sobresalía el ciclomotor del año el modelo Mini-cross, que ha sido elegido a través de la revista «Motociclismo» por votación popular.

## LA MOTOCICLETA, NUEVAMENTE «VEDETTE»



**DERBI VARIANT SL** -Uno de los ciclomotores que más ha llamado la atención de los visitantes ha sido el nuevo «Variant SL» fabricado por Derbi. Se trata de una máquina pensada para el transporte individual en las grandes urbes. Ágil, cómodo y económico. Un producto cuyas inversiones para su puesta en marcha han sido enormes, pero que podemos asegurarle un buen éxito.

COMO ya va siendo habitual en el Salón de Barcelona, las motocicletas han vuelto a ser protagonistas. Si el sector automovilístico no aportaba novedades importantes -nos referimos a los turismos nacionales e excepción de Chrysler 150- en el de la motocicleta paradójicamente ha ocurrido todo lo contrario. Sin tener a equipaciones, ha sido el más animado, sobre todo por el interés demostrado por la gente joven. Y es que la motocicleta está incidiendo en la juventud española de forma sorprendente. De aquí, el que la mayoría de los fabricantes, incluso importadores, ofrezcan al visitante toda una baraja de novedades que hacen las delicias de los jóvenes y no tan jóvenes.

Según hemos podido apreciar, las marcas están variando la trayectoria que les ha mantenido en caminero en estos últimos años: marcas nacionales, se entienden: la moto de montaña. Esta es el caso de Montesa. Firma eminente mente motociclistas, que en esta edición ha apresurado la realización de un prototipo de carretera para tenerlo en condiciones de visibilidad en su correspondiente stand. Montesa vuelve al asfalto, y lo hace un poco tímidamente, con una máquina de 74 c. c. que aprovecha el motor de las famosas «Colas» de esta misma cilindrada, pero con distinta distribución y cambio de seis velocidades.



## NOVEDADES

## DERBI

## GAMA DE VEHICULOS AUTOMATICOS

**E**n este Salón Internacional del Automóvil, que hace breves días se ha inaugurado, Derbi nos presenta una variedad de gamas entre la que es de destacar la dedicada al vehículo automático y que te presenta la gran novedad de este certamen. Junto a ella se exponen las correspondientes a ciclomotores utilitarios carretera, de 3 y 4 V., ciclomotores carretera deportivos, ciclomotores deportivos fuera carretera cross, gama motocicletas 2002 y motocicletas cross competición, de las que había remos más adelante.

## CICLOMOTOR AUTOMATICO VARIANT

Con el lanzamiento por parte de Derbi de este nuevo modelo automático, Variant Nacional Motor 3 A., rompe los moldes conocidos hasta ahora de este tipo de vehículos creando la tercera generación con su Variant automático. Es indudable que la actual tecnología que esta empresa ha ido acumulando a lo largo de toda su existencia y su innegable entusiasmo en ir siempre en vanguardia, se ven reflejados en este ciclomotor automático.

Sus características técnicas, su línea, sus vistosos colores y esencialmente la sofisticación que prevalece el grupo motor, suspensión diferente en todo a lo conocido hasta ahora, equipado con la mayor progresividad de variación efectuado hasta ahora en el mundo que le permite superar ampliamente cualquier dificultad del terreno, sea éste montañoso o simplemente una calle empinada. La suspensión mediante basculante coaxial, tiene la gran ventaja de eliminar los clásicos

alargamientos de la cadena de transmisión secundaria que habitualmente sufren estos vehículos, a la par de quedar fijos conjuntamente con el chasis tanto el motor como los pedales, permitiendo un mayor confort de conducción al no moverse los pedales junto con la suspensión. Todo ello unido a la variedad que Derbi nos ofrece en este modelo junto con una conseguida estética y belleza de líneas, convierte a este automático en el vehículo con más características diferenciales que existe actualmente y a la vez lo destaca como líder indiscutible dentro de su gama.

Con respecto al resto de vehículos presentados, ya hemos comentado la clasificación de gamas anteriormente por lo que resumiremos los modelos en la siguiente:

## CICLOMOTORES UTILITARIOS CARRETERA DE 3 Y 4 V

Este es la conocida gama Antorcha, que se presenta con numerosas mejoras en todos sus acabados y de la que es patente su fama por los miles de usuarios que llenan a geografía española con estos pequeños vehículos, siendo sus principales modelos los ciclomotores Tricampeona en sus versiones 3 y 4 V., Olímpica Campeona de 3 V y respectivamente de 3 V.

## CICLOMOTORES CARRETERA DEPORTIVA

Compuesta por los modelos GT, GTS y Montreal, estos dos



Stand Derbi



Diablo 50



74 cc. C. C. Cross

últimos de reciente aparición en el mercado y cuyo éxito es ya una realidad. El modelo GTS presenta también una versión con intermitentes.

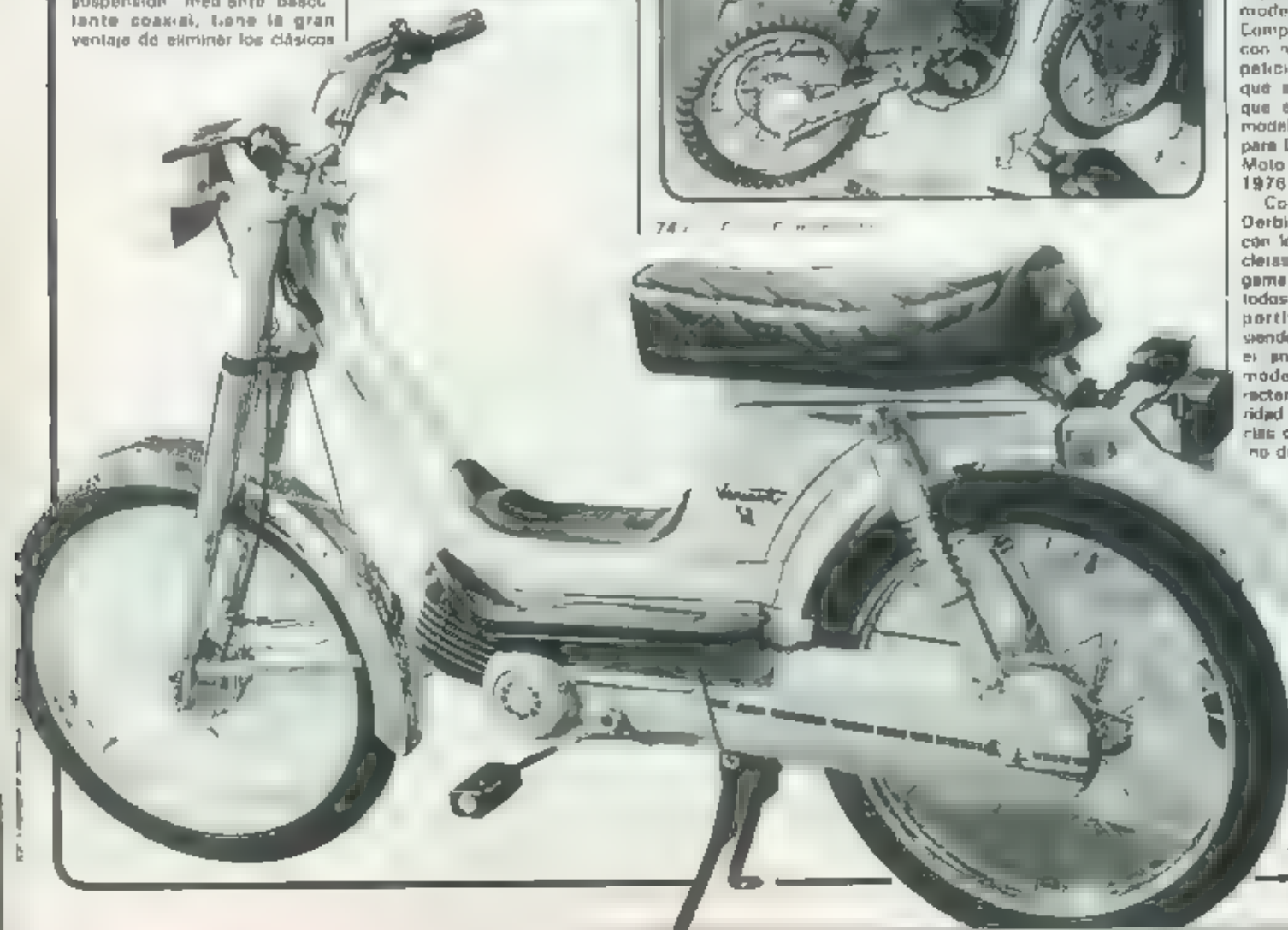
## CICLOMOTORES FUERA CARRETERA/CROSS

Compuesta por los modelos Derbi-Cross, cuyo lanzamiento hace ya más de un año fue un acierto pleno y el modelo Diablo con importantes características, lanzado ya al mercado hace unos meses y cuyo éxito se ha visto asegurado desde el principio.

## MOTOCICLETAS GAMA 2002 Y 74 cc. c. c. CROSS COMPETICION

Derbi presenta en esta gama el modelo 2002 conocido sobradamente por todos los aficionados a las motocicletas deportivas, deportivas/carreras y al modelo Derbi Cross 75 cc. Competición que ha triunfado con notable éxito en las competiciones de este cilindrado que se celebran en España y que es una réplica exacta del modelo oficial que ha obtenido para Derbi los Trofeos Junior de Moto Cross en los años 1975 y 1976.

Como cada año, Rabasa Derbi presenta conjuntamente con los ciclomotores y motocicletas una completa y extensa gama de bicicletas que abarcan todos los usos, utilitarios, deportivos, competición etc., siendo la novedad para este año el lanzamiento de unos nuevos modelos de Cross cuyas características de robustez, seguridad y confort harán las delicias de los aficionados al ciclismo de montaña y todo terreno.



Nuevo modelo automático



**C**OMO es tradicional en el estande de Moto Vespa, Sociedad Anónima, del Salón Internacional del Automóvil de este año encontramos sus acreditadas escoterías que dan nombre a la marca y que están consiguiendo cada día mayor favor de público.

Sus tres modelos de Vespa GL de 160 c.c., GN de 125 c.c. y especialmente, la U2 de 75 c.c. destinada a los jóvenes de dieciocho años, que han encontrado en este vehículo el verdadero gran utilitario que les permite por su escaso consumo de combustible y consumo circular por autopistas llevar pasajero y alcanzar velocidades superiores al ciclomotor, están sacando aumentos de matriculación notables en el pasado año y en los primeros meses del actual. Los nuevos colores amarillo, azul y rojo, con que se presentan este año, los hacen más atractivos para el público.

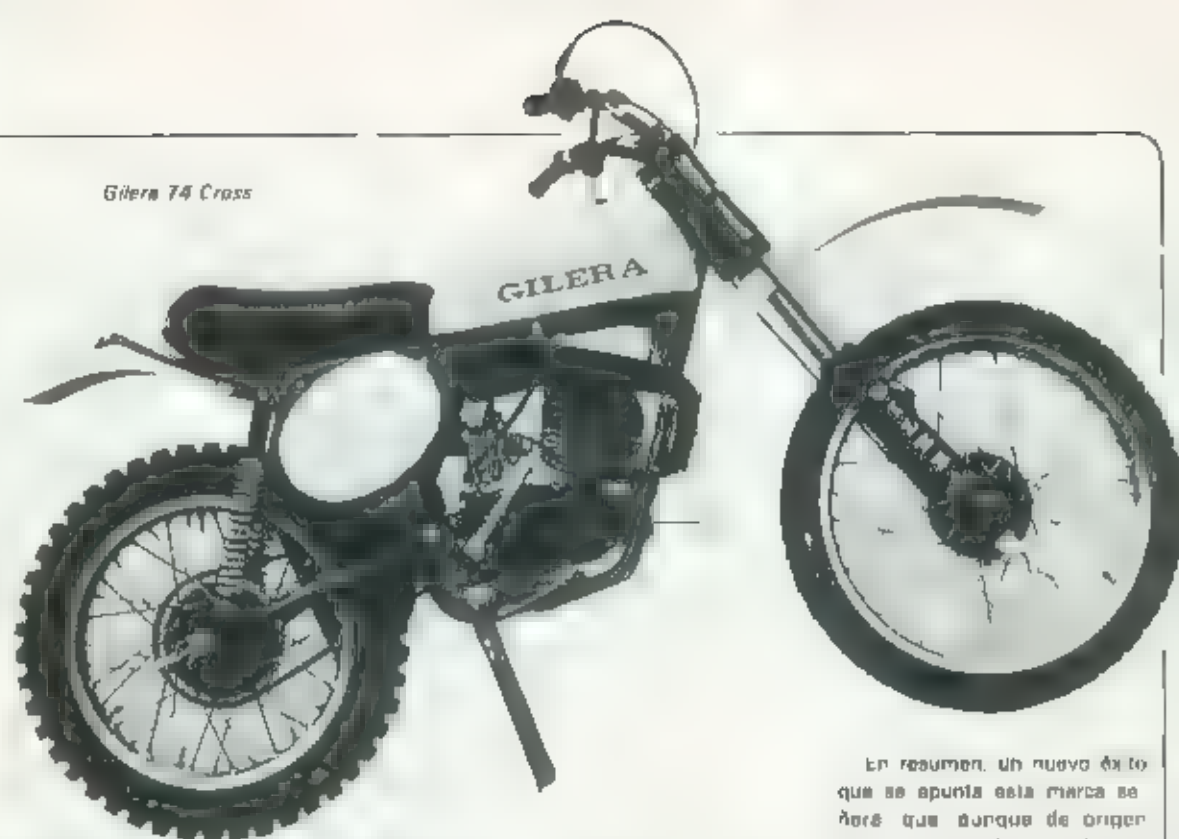
El Vespino, ya tan acreditado en toda España, presenta sus clásicos modelos GL rojo, GS con intermitentes y como novedad recién presentada al mercado, el modelo de Vespino TN más económico que los modelos de lujo pero con las mismas características de motor carenado y rueda trasera desmontable, como las de un coche. El modelo NL, de próximo ensamble a finales de año, no modifica esencialmente las características de este vehículo.

Donde verdaderamente presenta Moto Vespa, S. A., sus máximas novedades es en la parte destinada a la línea Gilera. Aquí la atracción de público se centra en dos grandes estrellas: la 75 c.c. Cross y la 125 c.c. Strada.

La Gilera 75 c.c. Cross, desahogada a las competiciones, según informe la marca, estará presente en las carreras antes del verano, con lo que se espera que la juventud encuentre un nuevo vehículo apto a demostrar sus habilidades. Por lo que respecta a la 125 c.c. Strada, vehículo que actualmente se fabrica en Italia, es de esperar que pronto lo tengamos disponible también en España. Todo ello sin dejar de destacar que los modelos de Gilera Enduro 75 c.c. y 125 c.c., cuya aparición en el mercado parece también próxima, han sido también muy favorablemente acogidos por el público asistente.

El estande se complementa con sus ciclomotores Gilera RL y RS de paseo, con y sin intermitentes, y los modelos RA y RE tipo Enduro, este último con interesantes modificaciones sobre el modelo anterior.

Gilera 74 Cross



## MOTO VESPA, S. A. ACTUALIZA LA GAMA GILERA



Vista del estande.



Gilera Enduro 74

En resumen, un nuevo éxito que se apunta esta marca se hará que aunque de origen extranjero, pueda considerarse con carta de naturaleza en nuestro país, al producir algunos vehículos completamente originales, que no se fabrican en sus centros de Italia.

Como en años anteriores la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona, con la colaboración de las auto-escuelas de Moto Vespa S. A., y de autopistas facilitó a los visitantes la obtención del carnet de conducir motocicletas A-1 A-2.

Es muy de elogiar esta iniciativa para los aficionados y usuarios de la motocicleta, ya que son muchos los que en su día se examinaron y obtuvieron su carnet de conducir coches, pero no lo hicieron de un vehículo de dos ruedas, por lo que su visita al salón pudo ser aprovechada para añadirle también la categoría A-2. Para ello es suficiente con pasar el examen práctico, utilizando una Vespa 125 c.c., que la firma le cedió gentilmente a los visitantes, y presentar un nuevo certificado médico, cuatro fotografías y el carnet de identidad, llenando el impreso facilitado al efecto.

Para los jóvenes de dieciocho años, el obtener su permiso de conducir fue también muy simple, ya que con la documentación antes indicada pudieron pasar el examen teórico en el Palacio del Cinquenterio y, posteriormente, el práctico en la plaza del Universo, en una Vespa 75 c.c., que es un vehículo muy apropiado para la juventud, que así puede disponer de él en sus cómodos traslados, incluso por autopistas y con pasajero, por un costo ligeramente superior al de un ciclomotor cuyas limitaciones por ley son evidentes.



# Descubra puede



## Empiece por sentarse a gusto.

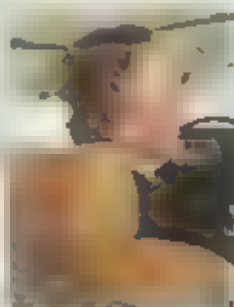
Pero bien. En un asiento con la inclinación justa, la amplitud justa y lo suficientemente mullido. Ni mas ni menos. Anatómico. Ponque volante a su altura. A su gusto. Para resolver cualquier duda de su comodidad. Y se entase a gusto. En un ambiente creado por una tapicería de gran calidad. A juego con las puertas. Perfecto. Ya se encuentra a bordo de un SEAT 132.



## Olvidese del frío o del calor. Déjelos de puertas afuera.

Todo el año. En invierno o en verano. A bajo costo o a 40° a la sombra. Usted puede llevar la temperatura que le guste.

Para ello, haga uso de la potente calefacción en invierno y de la nueva instalación de aire acondicionado en verano. Encuentre su temperatura ideal y olvidese de lo que pasa fuera. Cierre las ventanillas. El sistema de renovación de aire se lo permite. Así es el SEAT 132. Para que goce mirando la calle desde la calle y sin salir a la calle.



## Escuche su música favorita. Pero nada más.

Ya que puede cerrar las ventanillas, hágalo. Así no percibirá ruidos extraños. El violin sonará a violin.

Y eso ocurre, también, porque el interior del coche está insonorizado. Por la protección del compartimento motor y el acolchado del suelo, techo, puertas y capó. Como en el 132 o como en su habitación preterida. Un deleite muy especial a primeras horas de la mañana.



## Deje que el coche seleccione las marchas y olvidese del embrague. No existe.

Es un placer más al viajar. Parar y seguir, seguir más rápido y parar. Sin pisar el pedal de embrague sin cambiar una y otra vez. Deje que el coche seleccione las marchas. Usted sólo dígame si quiere detenerse o continuar más rápido. Para ello use el freno y el acelerador. Eso es el cambio automático. Y el SEAT 132 lo tiene. Su potente motor se lo permite.





# lo agradable que ser ir al trabajo.



**Eso es empezar un día feliz.**

Cada día esta más difícil el tráfico. Y usted probablemente, no puede prescindir del coche. Por eso, es bueno buscar un sistema para empezar el día feliz. Y el día empieza viajando al trabajo. Aproveche las extraordinarias cualidades del SEAT 132. Para viajar descansando.

**Seat 132. Como en su casa.**





**SER EL MEJOR  
NO ES FACIL  
PERO  
BULTACO  
LO HA  
CONSEGUIDO**

**TRIAL**

El campeonato del mundo de Trial está en nuestro poder desde que se fundó. Los últimos ocho campeonatos de España los hemos ganado todos.

**MOTOCROSS**

De los diez últimos campeonatos de España hemos ganado nueve.

**TODOS TERRENO**

De los siete últimos campeonatos de España hemos ganado seis.

**VELOCIDAD**

Hemos empezado este año consiguiendo 1 título Mundial y 2 campeonatos Nacionales.

RESUMIENDO de los últimos 24 Campeonatos de España de TRIAL MOTOCROSS Y TODO TERRENO

**BULTACO** Ha Ganado VEINTIDOS

**SI UD. PUEDE COMPRAR LO MEJOR  
PORQUE CONFORMARSE CON MENOS!**

**BULTACO**

**campeona del mundo 1976**



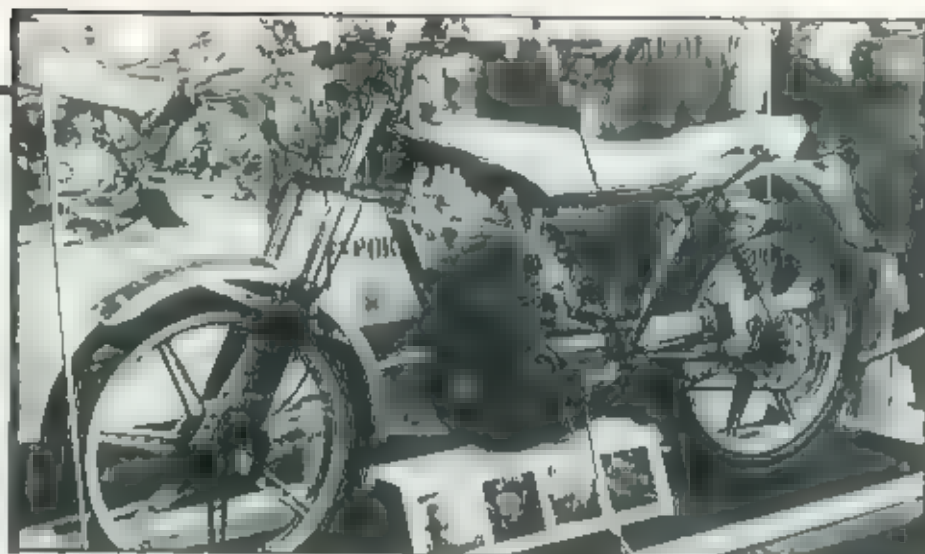
## LA MOTOCICLETA, NUEVAMENTE «VEDETTE»

(Viene de la pág. 13.)

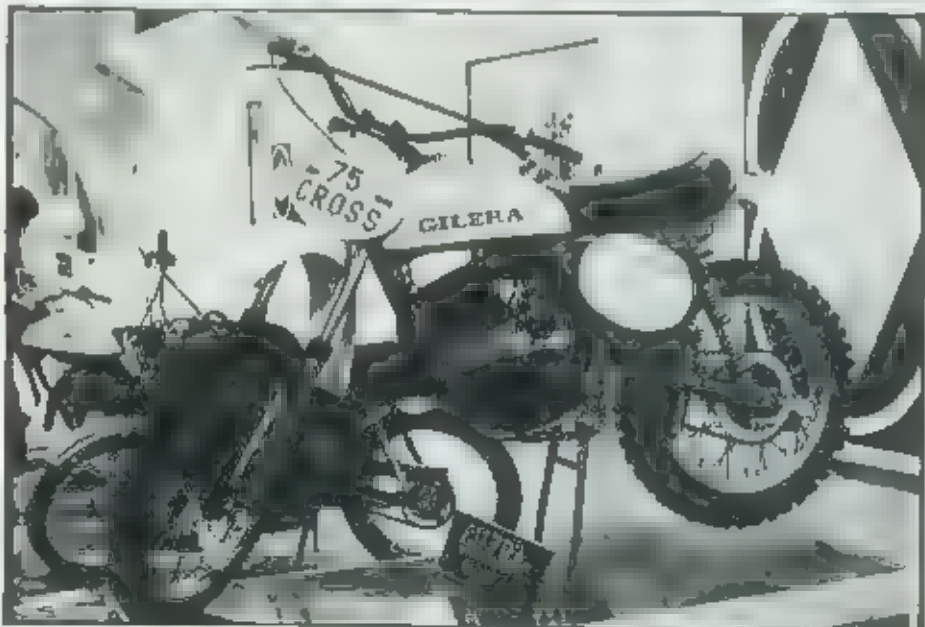
Motorrens, S. A., fabricante bajo licencia de las motocicletas Ducati, ha demostrado nuevamente su inquietud por la carretera con la presentación de la «500 Desmos», hermana joven y deportiva de la ya popular «500 TWIN», que tanto éxito comercial está teniendo desde su lanzamiento junto a la «prota gonista» del stand Ducati, la «Daimati», máquina de importación que se presentaba por primera vez en público. Un conjunto muy equilibrado y a un precio relativamente bajo con respecto a la competencia.

Derbi, por su parte, presentaba su novísimo «Variomatic», un ciclomotor totalmente automático cuyo diseño aerodinámico ha gustado notablemente a los visitantes, quizá su precio sea algo elevado; sin embargo, teniendo en cuenta lo que ofrece creemos que está en su justa medida. En el mismo stand se presentaban las esperadas «2002», que han sido sumontadas de cilindrada y que próximamente, se comercializarán con motor de arranque. Digno de mención especial es el modelo «74 Cross», una máquina creada para los pilotos privados

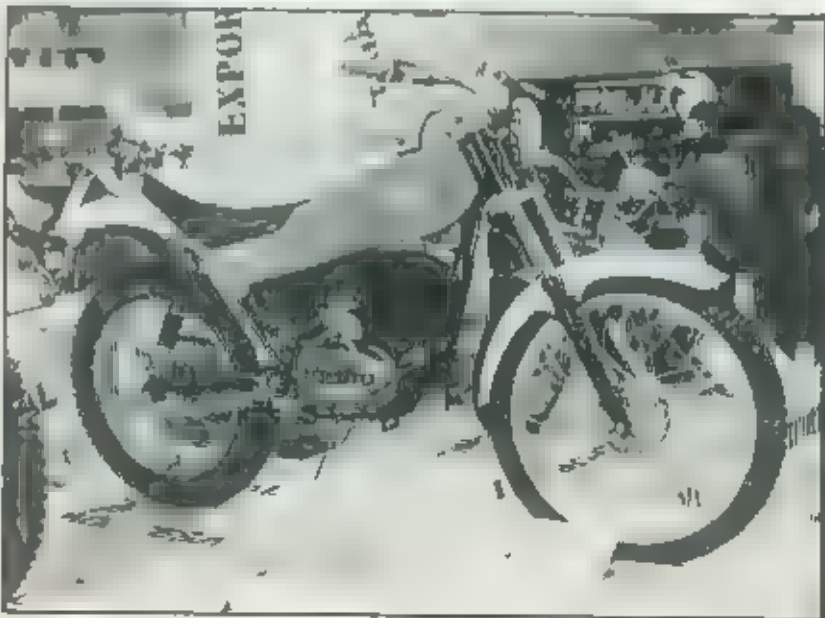
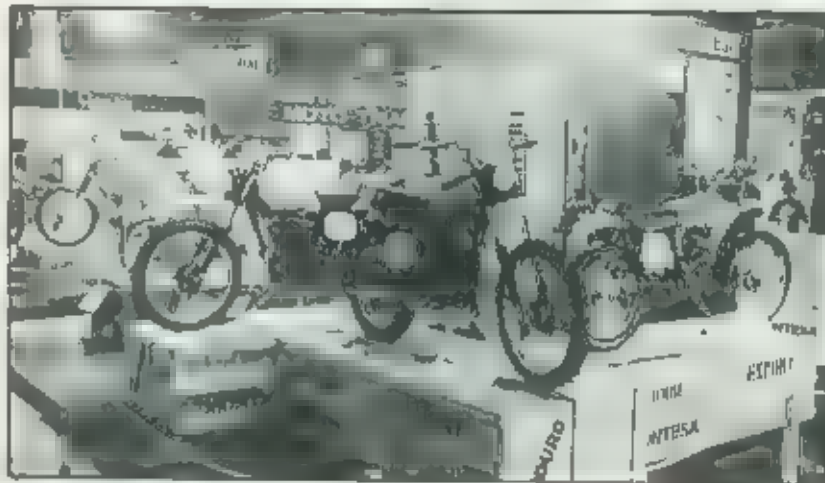
(Continúa en la pág. 21.)



**MONTESA 75 TURISMO.**—Pieza destacada dentro del stand de Montesa ha sido, sin duda, el prototipo de 75 cc. para carretera. Una máquina que mantiene la experimentada mecánica de las famosas Cota 75 y 125, adaptada a los condicionamientos de la nueva ruta. Como puede observarse en la ilustración, está siendo sometida a numerosas pruebas y adaptaciones como es el caso del asiento y depósito, que todavía no es definitivo. El prototipo monta frenos de disco y llantas de aleación, pero cabe la posibilidad de que los frenos sean sustituidos por otros de disco.



**GILERA 75 CROSS.**—Moto Vespa, S. A., tampoco quiere dejarse del campo deportivo. Para ella ha comenzado a fabricar una máquina para la práctica del motocross, Gilera 75 Cross, cuyas características la colocan al mismo nivel de las más competitivas en esta cilindrada. Su potencia es de 16 CV a 11.500 r.p.m., y lleva un cambio de seis velocidades. El recorrido de la suspensión delantera, de 200 milímetros, y está equipada con amortiguadores traseros de gas.



# MONTESA

## MONTAÑA Y CARRETERA

### ● TRAIL 348, COTA 74 Y COTA 125, NUEVOS MODELOS

**V**ARIOS han sido los modelos presentados por Montesa. Sin embargo, a decir verdad, podemos asseverar que ha llamado la atención el nuevo prototipo para carretera de 74 cc. Una puerta de esperanza se abre para los seguidores de la marca que aman y desean una montura para carretera. Algo es algo.

Pero Montesa tampoco quiere perder el tren en lo que respecta a modelos de montaña. Son múltiples las versiones exhibidas en Barcelona. Comenzando por las Cota -74 y

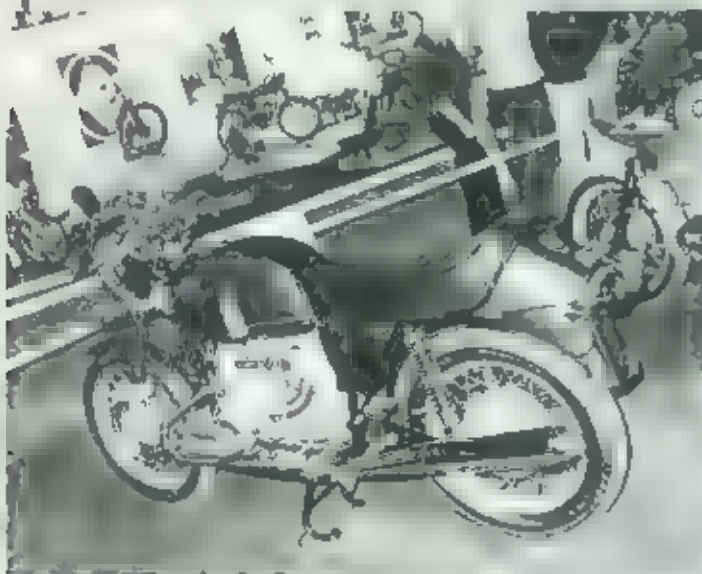
125 cc. c.c., de nueva factura. Incorpora un conjunto sillín-depósito similar al de la Cota 348, pasando por la Trail-348, máquina pensada para el excursionista de montaña equipada con un depósito de más capacidad y una sexta velocidad, que permite alcanzar una velocidad superior a los 115 kilómetros por hora para terminar por toda la gama de modelos para la práctica del todoterreno.

El stand Montesa, como en años anteriores, ha sido uno de los más concurridos.

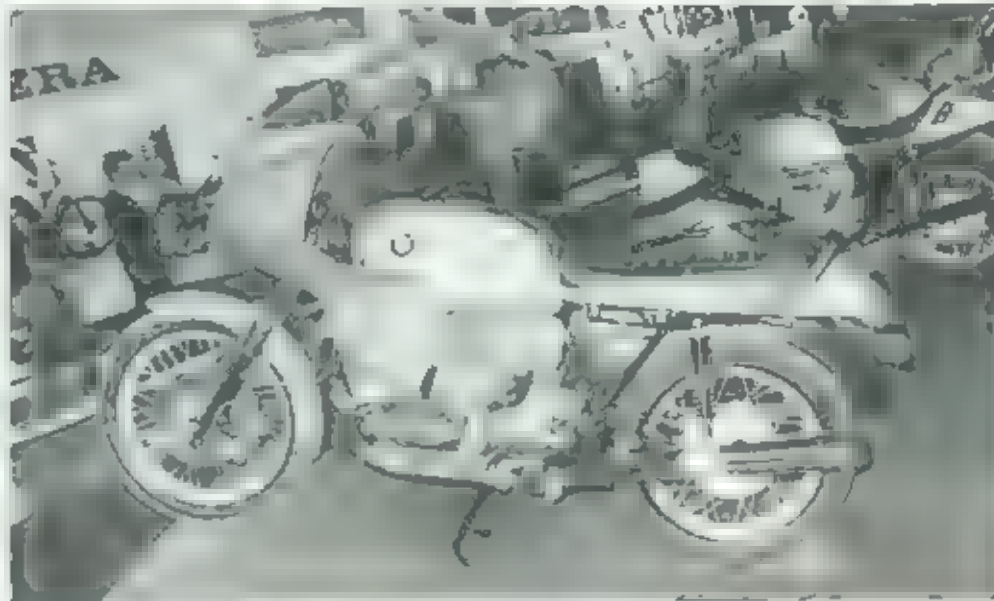


# BMW

## MOTOCICLETAS DE PRESTIGIO



R 100 S



R 100 RS

UNA fabulosa gama de motocicletas de prestigio es la que ofrece a vosotros el grupo de BMW. Indudablemente las mejores de gran calidad mundial en España y en el mundo gracias a sus excepcionales características de calidad, seguridad, confort y robustez que le dan lugar en el segmento barcelonés.

Son varios los modelos que componen la gama BMW, desde la pequeña y potente 600 cc pasando por los modelos de 750 cc para terminar

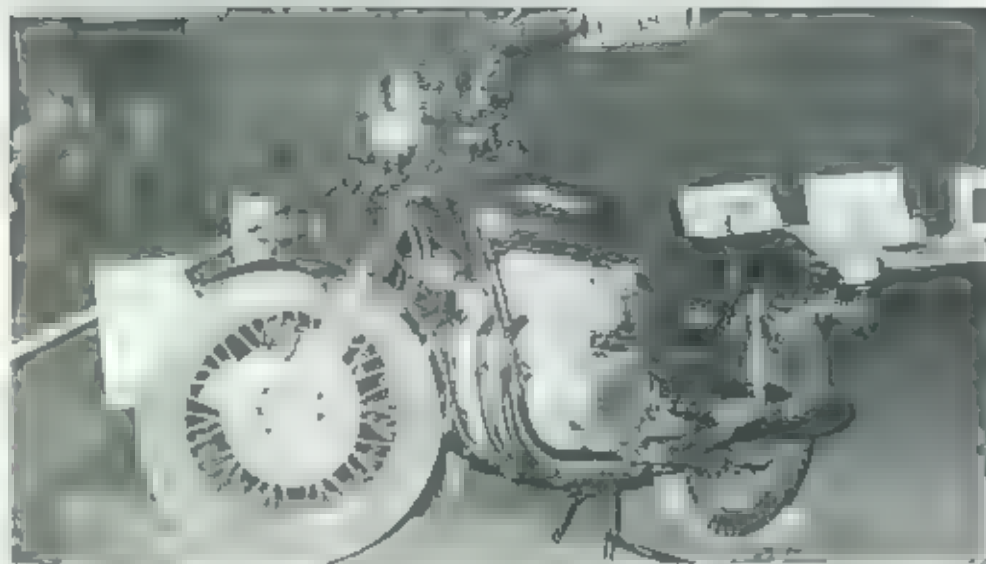
con los modelos más altos 1000 cc y supermotociclas. Todos los modelos se distinguen por sus buenas prestaciones, gran confort y excelente fiabilidad. El grupo BMW es el más reconocido en el mundo y es el más fiable para todos los modelos se trata de conocer de los cilindros hasta al motor, las relaciones y la caja de cambios principal. El grupo BMW es la garantía de problemas de su trabajo en segunda a nordeste. En el mundo de BMW

desarrolla principalmente el modelo R 100 RS que es con capacidad de 1000 cc y de potencia y 1000 cc de potencia. Las dos ruedas son de 17 pulgadas y el grupo BMW complementa la gama con las versiones de 1000 cc y 1000 cc y Normal.

Unas máquinas admirables, deseables y que pese a su alto costo son las más vendidas el actual mercado de la motocicleta de carretera en imperfecta a máquinas de importación.

# Kawasaki

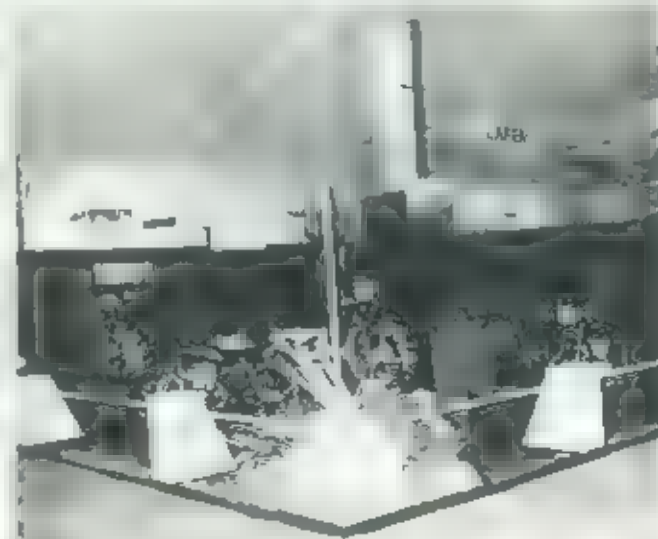
## NUEVOS MODELOS: 650 y 1000



1000



650

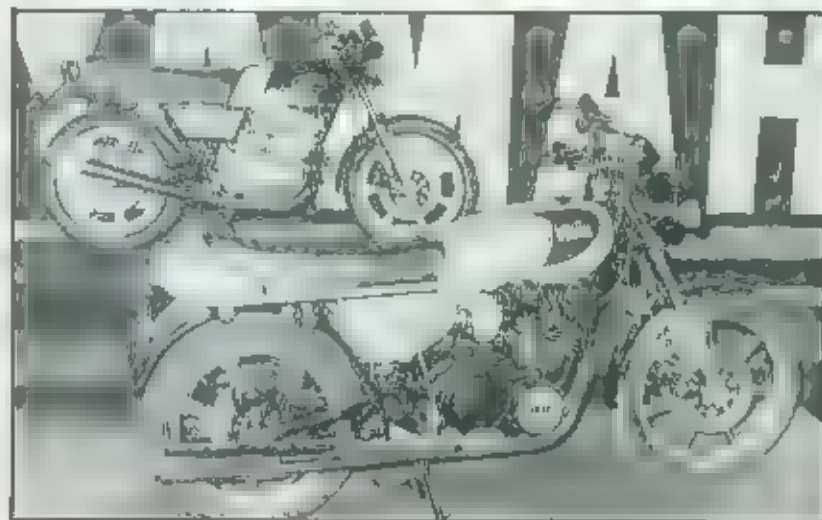


EN lo que respecta a máquinas de importación las novedades más importantes que se han presentado en el Salón de Barcelona han estado ofrecidas por la japonesa Kawasaki. Esta firma está representada en España por Tareas Hispano Alema, que regenta el importado. Be Heideich. De los modelos presentados podemos decir que, excepción de la KZ 400 que es un auténtico novedades que se presentaban por primera vez a los aficionados españoles. Destacamos la nueva 1000 derivada integralmente de la 900 Z1 a la que se le han añadido las mejoras que tiene este modelo con respecto al anterior, entre ellas mayor cubrición, más potencia, manteniendo prácticamente el mismo peso. Se trata de un motor de cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos con doble árbol de levas a cabeza, una máquina que permite alcanzar velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora y que está equipada con tres potentes frenos.

Los modelos de 650 también han causado honda impresión. Una máquina muy equilibrada que evidentemente tendrá la aceptación del mercado español. Mantiene la gran calidad de la serie 600 y a su vez, mayor potencia, cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, doble árbol de levas a cabeza, motor de arranque eléctrico y la ventaja de ser muy ligera y manejable, además del precio que se sitúa alrededor de los 370.000 pesetas. Estas máquinas se venden en los Estados Unidos, por lo que a importación en nuestro país está bien realizada. Dentro de poco se comenzará a comercializar a través de la distribución que tiene planificada el importador con un excelente servicio de posventa.



## LA MOTOCICLETA, NUEVAMENTE «VEDETTE»



**YAMAHA 750 DOHC.**—Un año más presentaba Yamaha, a través de su concesionario Ledasa, el modelo tricilíndrico y transmisión por cardán, 750 DOHC. Sin embargo, en esta ocasión no se trataba de un prototipo, sino de varias unidades que serán comercializadas próximamente. Como se sabe, este modelo ha sido estudiado conjuntamente por la marca alemana Porsche y Yamaha.



**KAWASAKI-650.**—Novedad destacada dentro de las motocicletas de importación ha sido la nueva Kawasaki-650. Una montura equipada con un motor de cuatro cilindros en línea, transversal, y doble árbol de levas en cabeza. Una máquina de la que podrán disponer todos los aficionados que quieran gastarse alrededor de las 360.000 pesetas, incluido el impuesto de lujo y matriculación.

(Viene de la pág. 19.)

de esta espectacular modalidad de la motocicleta, y que está avalada por los numerosos triunfos logrados por los pilotos oficiales.

Maquinaría Cinematográfica, S. A. (OSSA), tampoco ha desestimado la cita de certamen. En un stand cromático como el que más, expone toda la gama de motocicletas de las que destacaban el nuevo modelo «250 Turismo» especial Copa, que incorpora toda una serie de mejoras con respecto al modelo anterior como es el freno de disco delantero, el nuevo diagrama de distribución, etc. En lo que respecta a moto de manita presentaba como novedad la nueva «MAR» para la práctica de trial, introduce todas las reformas que llevan las máquinas oficiales destacando primordialmente el nuevo colorido.

Bultaco tampoco se ha quedado atrás, como lo demuestra la presentación de la nueva Sherpa 360 que aporta cambios importantes, especialmente en diagrama de distribución y estructura, amén del motor, totalmente pintado en negro mate, nueva estética para la Metralle GT cuyo cambio de color amarillo y negro mejora su estética algo anticuada. Es una pena que la esperada 74 c. c. no se haya expuesto en el Salón. Según parece está presentada a la prensa próximamente. Se trata de una máquina de carretera con motor de 74 c. c. y seis velocidades, equipada con frenos de disco y llantas de aleación que puede ser conducida oficialmente desde los diecisiete años.

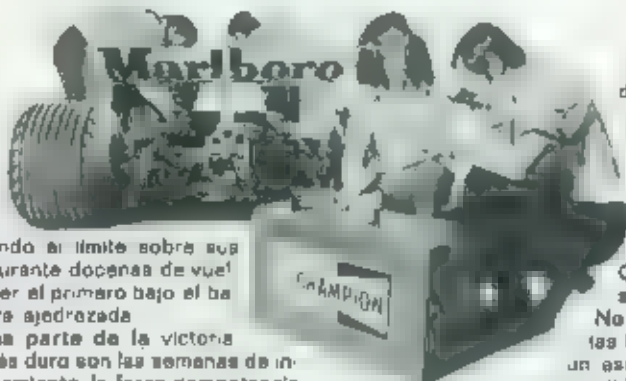
Moto Vespa S. A. ha ofrecido toda una extensa gama de monturas para la práctica deportiva, como veremos más adelante. Por el incorporar los motores Sachs lanza un ciclomotor muy equilibrado y funcional, pero con una línea francamente bella City.

Los importadores, a excepción de Kawasaki, no han aportado ninguna novedad que merezca destacarse. Únicamente respecto a los modelos Z 650 de cuatro cilindros y doble árbol de levas en cabeza y la Z 1000 modelo derivado integralmente de la «900», cuyas prestaciones no tienen rival en la actual producción mundial de motocicletas.

En resumen, un Salón del Automóvil que podíamos titularlo como un auténtico Salón de la Motocicleta. Creamos, mejor dicho, estamos convencidos, que en fechas más o menos breves, es necesario que el sector industrial de la motocicleta tenga su propio escaparate en el Salón de la Motocicleta.

## Hacia una victoria, por centésimas de segundo.

Cifando su trayectoria a 310 km/h. Jugando al ratón y al gato en los estrechos curvados del circuito Montbrando y frenando al límite sobre sus competidores durante docenas de vueltas sólo para ser el primero bajo el batir de la bandera ajedrezada. Todo ello forma parte de la victoria. Pero quizá lo más duro son las semanas de infatigable entrenamiento, la feroz competencia a lo largo de los 17 Grandes Premios Mundiales cada temporada. No hay dos circuitos iguales, por lo que, en cada caso, afinar la puesta a punto ideal del coche es crucial. Crucial porque una mínima



diferencia de centésimas de segundo pueda representar una distancia entre dos coches que se refleja en un primer o en un tercer puesto en la clasificación.

Esta es la razón de que Champion esté ahí cada segundo.

No sólo para proporcionar las bujías, sino para ofrecer un asesoramiento experto en encendido y puesta a punto.

Asesoramiento que hasta los más experimentados mecánicos de competición aprecian y utilizan. Es bueno tener muy cerca la precisión de Champion.

Champion Parts de España

**CHAMPION**





# OSSA

## UNA GAMA PARA TODOS LOS GUSTOS



**E**N el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona había este año un stand que dentro de recinto reservado a las motocicletas. Llamaba poderosamente la atención de los aficionados. En efecto, este año la marca Ossa volvía a presentar modelos de gran interés para todo aquélla que se interese por el deporte de las dos ruedas. Desde las modalidades de fuera carretera, en todas sus facetas hasta los modelos de turismo en dos ci-

lindradas. Ossa hace gala de su técnica avanzada en el diseño y la calidad aplicada a la realización de todos sus modelos.

Comenzamos hablando de las dos Ossas de turismo presentadas en el salón. Nobleza obliga. Para la 500 bicilíndrica irá primero toda nuestra admiración. Se trata de una moto que reúne ligereza, manejabilidad y altas prestaciones más propias de un modelo de superior cilindrada. Su belleza de líneas llama poderosamente la

atención debido sin duda a su diseño cuidadosamente estudiado, desde la pintura del depósito de gasolina hasta las llantas de las ruedas, que, por cierto, son de aleación tanto delante como detrás. Equipada con frenos de disco en ambas ruedas con un completo encaje técnico y con unos órganos mecánicos capaces de dar un rendimiento muy superior al que les será exigido.

El otro modelo que Ossa ya tiene en plena producción es el 250 Turismo, una moto muy moderna y de buen rendimiento que está obteniendo una excelente aceptación en nuestro mercado. Su motor monocilíndrico de dos tiempos da una utilización agradable sin excesivas vibraciones ni ruidos. Con un consumo nada elevado para un dos tiempos de estas características, permite efectuar largos desplazamientos a una velocidad de cruce o superior ya sea con una plaza o con dos. Sus buenas cualidades técnicas le han hecho ser elegida para animar la primera fórmula de

promoción española de velocidad, la llamada Copa Ossa Motociclismo. Esta fórmula permite el descubrimiento de nuevos pilotos de calidad, ya que en las carreras de la Copa todos los competidores participan con el mismo modelo de motocicleta, en la que las modificaciones permitidas han sido limitadas de forma que todos los corredores se encuentran en igualdad de posibilidades mecánicas.

En el apartado de las motos de fuera carretera, Ossa posee una gran parte del mercado nacional. Su gama de modelos abarca las modalidades de trial, moto-cross y todo terreno. En el salón de Barcelona la novedad venía justificada por un nuevo modelo de trial para los amantes de esta bella modalidad. La nueva máquina introduce todos los avances técnicos que últimamente montaban las máquinas oficiales y que avalan las últimas victorias conseguidas. Por supuesto tampoco podían faltar los modelos de todo terreno tan apetecidos por los practicantes

de esta modalidad, unión de las nuevas versiones de moto-cross.

Ossa no ha querido frenar a la proyección de los destacados pilotos de la Copa Nacional que lleva su nombre. Para ello ha establecido este año la Copa Ossa Yankee significando así un buen aprendizaje para más adelante incorporarse con éxito en las competiciones internacionales con el menor costo y la mayor experiencia.

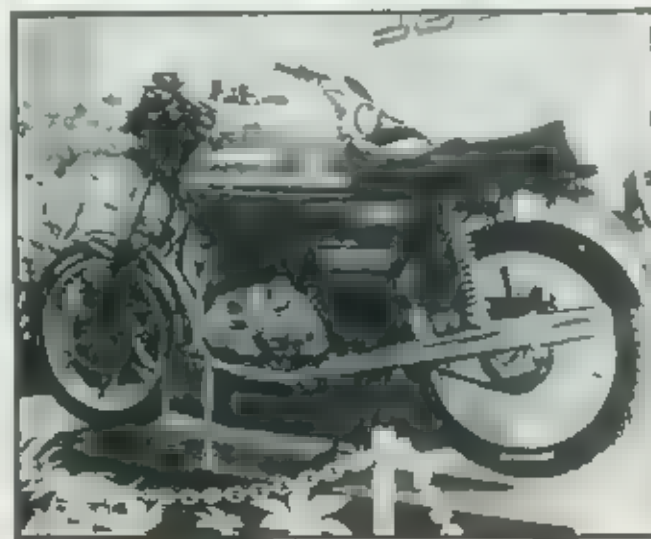
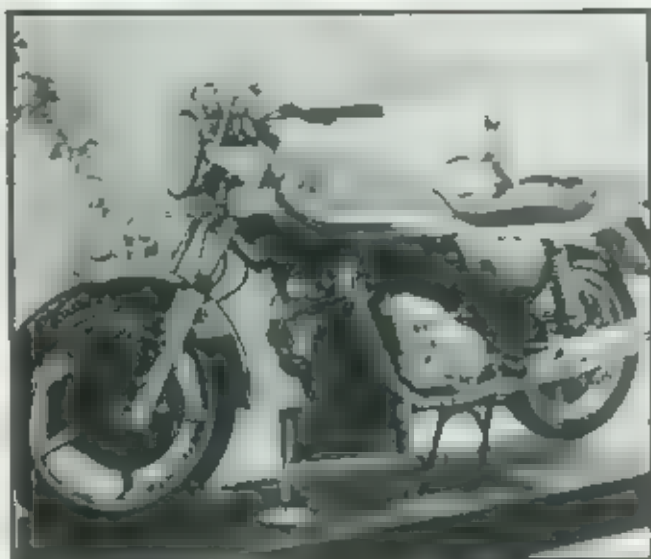
También se presentaba, con aire destacado, la nueva Ossa 250 especial Copa. Una máquina que difiere bastante de la anterior, espera a morir en el apartado de frenos (freno de disco delante o estabilidad (nuevo sistema de amortiguación) y potencia (nuevas dimensiones de cilindro). De esta manera los nuevos pilotos que inician su actividad en la Copa disponen de un material más moderno que les permitirá rodar a promedios superiores con mayor seguridad.

**C**OMO cada año el salón de Barcelona sirve como trampolín de lanzamiento de las novedades del sector motociclista. En este certamen 977 Ducati Motor s.p.a. presenta una serie de importantes novedades que vienen a engrasar su ya amplia gama de vehículos de asfalto y montaña. Algunos de ellos ya serán conocidos por la afición tras la divulgación que les daremos en su día las revistas especializadas. Otros son de reciente novedad como es el caso de la Ducati 1100 Sport Desmo y la Ducati 900 Sport Desmo Darmah.

Para cubrir al máximo las necesidades y solicitudes del mercado, Ducati Motor s.p.a. ha decidido adoptar una serie de variaciones a los modelos ya conocidos, dando lugar a una selección de modelos que cubren en la gama de la distribución del producto como nunca antes en la 500 Twin en su versión económica, con freno de tambor trasero y llantas convencionales de alúmin.

En el apartado fuera de carretera, la 50 Cross se une a la serie de modelos de todo terreno incluidos en la gama Senda con el fin de aportar al público del ciclomotor una continuidad más, dentro de las restricciones que limitan la construcción de vehículos, sin necesidad de pasar al exterior de construcción.

Dentro de la gama la empresa de las motocicletas de Ducati Motor s.p.a. Bologna (Italia) destacan la 125 Six Days, modelo de tipo del todo terreno en el más puro espíritu de competición. A su lado, la estrella de la competición, alcanza ahora la atención de otros visitantes, se trata de la Darmah 900 Sport Desmo, una excelente concepción de la moto de carretera, uniendo las prestaciones de los modelos de pilotaje con el confort y manejabilidad de la mejor máquina de élite, dotada del cuidado acabado y equi-



## NOVEDADES

# DUCATI

carmente genera, que a sí misma le vanguardia de las superbikes actuales.

### DUCATI 900 DARMAH 500 SPORT DESMO

La progresión de modelos de la gama, iniciada con el inicio en 1974 de la 500, se ha llegado a este nuevo modelo, la 900 Darmah, que equipa una de las más modernas y avanzadas motocicletas de la actualidad. A la que se le han añadido una serie de mejoras, para darle igualdad en un nivel de serie.

Al lado de esta superpotencia, encontramos dos nuevas mejoras en la gama de motores, selector y arranque eléctricos.

El equipo general de la Darmah es de primera calidad, un conjunto de aleación ligera. Campagnolo siguen las experiencias de la competición. Los tres discos hidráulicos mejorados que fabrican en una sola pieza, así como los ya mencionados mejorables de las bombas y mandos eléctricos, para a ser una máquina perfectamente equilibrada, gracias a la antigüedad de los mejores componentes que se encuentran en el mercado de la industria auxiliar mundial.

Este modelo que se presenta en el salón de Barcelona en breve a España, esperando poder efectuar las primeras entregas al curso de próximo junio. El precio final de 334.000 pesetas lo que le permitirá no plantear a ninguna barrera de las 400.000 después de liquidar los impuestos y matriculación.

Junto a estas nuevas novedades básicas de Ducati se exponen asimismo las ya conocidas mejoras de

cilindrada, nueva versión de la 500, 350 con y sin arranque eléctrico, 500 Twin en versión económica y convencional, además de la gama de ciclomotores Mir 3, 4, 5, 6 y 7, y caigues Senda y Pronto. En motocicletas ligeras la 250 Senda sigue haciendo un interesante hito a la cabeza de la gama, que sigue siendo un modelo muy solicitado en el mercado nacional e internacional.

### DUCATI 500-DESMO

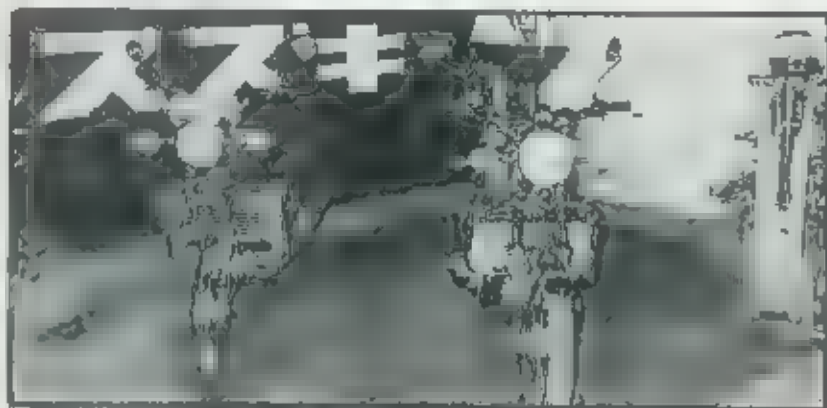
Con la favorable acogida que han tenido en el primer año de vida la 500 Twin, presentada hace apenas un año al estallido deportivo, la Ducati Motor s.p.a. ha decidido aportar un nuevo modelo de corte deportivo, la 500 Desmo, que emplea el sistema de distribución desmodromica ya experimentado de forma exitosa en la competición en muchos años de competición, deportiva.

Esta nueva línea española, es solamente el primer paso que cubren las necesidades de una gama más es un modelo de igualdad, diseño muy agresivo y realmente innovador en el mundo de la motocicleta. El conjunto de detalles, siempre en el envuelto en una protección integral de goma que hace asimismo las veces de sujeción de ambos elementos. Una solución robusta y de bellas líneas propia de esta fábrica española.

La construcción de este nuevo modelo, teniendo en cuenta la vista para el próximo mes de junio, siendo su precio final de 207.525 pesetas, más en los impuestos y matriculación de 14.705 pesetas en concepto de exención por equipamiento opcional de las llantas de aleación.



## UN «STAND» CON VARIEDAD



**D**IVERSÍSIMA gama de vehículos importados por parte de la firma madrileña Movilauto que se constituye por defecto propia, en una de las empresas de automoción de mayor prestigio. Movilauto importa en España los conocidos productos de la General Motors que comprende las marcas Buick, Chevrolet, Pontiac —en sus fábricas america-

nas— y los famosos Opel europeos.

Movilauto pone un pie en el apartado de la motocicleta, importando en exclusiva para la Península las prestigiosas motocicletas japonesas Suzuki, que tantos éxitos deportivos están cosechando actualmente en las especialidades en que participan. Dentro del estande de la firma, presentaba los últimos

modelos destacando la Suzuki Rotary 5 la más espectacular de toda la gama que viene equipada con un motor de pistones rotativos refrigerados por agua y fabricado con licencia alemana Wankel. Esta montura tiene la ventaja de anular cualquier tipo de vibración, gracias a lo cual su conducción es sumamente agradable y confortable.

### LOS MOTORES SUZUKI

En el mismo estande destacaban los motores fuera bordo de la marca cuya gama cumple las exigencias de un gran número de practicantes de este apasionado sector de la motonáutica. Toda una serie de modelos, que van desde un pe-

queño de 3,5 CV ideal para los botes de pesca deportiva, para terminar con el potente motor de 50 CV con arranque eléctrico, capaz de deslizar por el agua una embarcación superior a los cuatro metros y tirar con soltura de uno o más esquiadores. Basta decir que en este momento los motores Suzuki son líderes del mercado tanto por su precio, como por sus ventajas.

## IRIONDO-SACHS, UN TANDEM A TENER EN CUENTA

**L**A empresa española IRIONDO S. A. de Vitoria, fabricante de ciclomotores, bicicletas y aparatos de gimnasia marca TORROT, cuya actividad principal se ajusta a esta información para un mejor conocimiento de la empresa, ha formalizado la importante asociación internacional con la mundialmente conocida casa alemana FICHEL & SACHS, de Schwandorf (Alemania), fabricante de ciclomotores, bicicletas y aparatos de gimnasia. Esta asociación tecnológica para la fabricación y venta en exclusiva en España de sus motores para vehículos de dos ruedas.

Esta conocida marca alemana FICHEL & SACHS es no solamente el mayor proveedor mundial de motores para vehículos de dos ruedas, sino también un renombrado fabricante de motores estacionarios para todos los campos de aplicación imaginable, así como el fabricante más importante del mundo de bujes de frenos contra pedal para bicicletas, y uno de los principales proveedores de la industria automovilística.

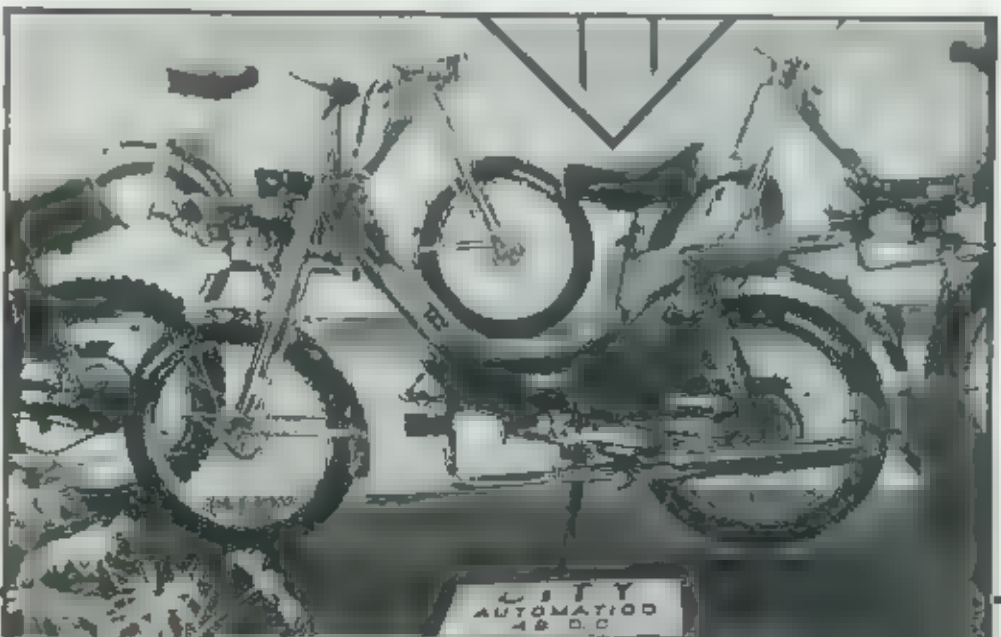
Más de 12.000 empleados trabajan en FICHEL & SACHS AG, siendo un total de 18.000 en las filiales del grupo SACHS, lo cual puede dar una idea de la magnitud de esta gran empresa.

Esta asociación industrial entre una sólida y veterana industria española con un importante marca alemana refuerza una vez más la visión de nuestros empresarios hacia la consolidación de la industria española con vistas a su futura integración en el Mercado Común.

Como primer paso la empresa IRIONDO S. A. fabricante de los populares ciclomotores TORROT presenta en el Salón Internacional del Automóvil, que se celebró el mes de abril en Barcelona, un nuevo ciclomotor tipo Ciudad, de diseño totalmente propio pero equipado con un motor SACHS, donde se incorpora la técnica más



## TORROT CITY UN REVOLUCIONARIO CICLOMOTOR AUTOMATICO



avanzada del mundo en este campo hasta el momento.

IRIONDO S. A. fue fundada en el año 1920 iniciando sus actividades con la fabricación de armas en Elber (Guipúzcoa), centro principal de la producción armara en España.

Finalizó esta primera etapa en guerra en el año 1937 con los acontecimientos bélicos de la guerra civil española, cuando fue destruida totalmente la factoría de armas, comenzando después la industria con la fabricación de bicicletas.

Con el tiempo las bicicletas fueron insuficientes para dar abasto a la creciente exportación y desarrollo logrados por lo que al no disponer del espacio necesario para la ampliación de las nuevas instalaciones en la planta original, se trasladó la factoría construyéndose una nueva fábrica en Vitoria.

Transcurridos los primeros años de esta expansión en el año 1967 se comenzó con la fabricación de ciclomotores y motocicletas ligeras, continuando desde entonces con ambas líneas de producción, mediante serenos sistemas de fabricación y montaje en gran serie.

En la actualidad nuestra fábrica ocupa una superficie cubierta de más de 20.000 m<sup>2</sup> y emplea un total de cuatrocientas personas entre productores, técnicos y administrativos. Aparte, de ocupación a más de sesenta empleados para la comercialización de los vehículos, a través de una red propia de subdelegaciones regionales y seis sucursales dependientes de las mismas, situadas en capitales estratégicas de la geografía española independientemente de la red nacional de más de 120 concesionarios y distribuidores directos, con un número aproximado de 2.500 puntos de venta y talleres de servicio a lo largo de todo el territorio nacional.

En el campo internacional hemos abierto interesantes mercados, realizando exportaciones a más de veinte países de los cinco continentes, donde nuestros vehículos han encontrado una excelente acogida, fruto de nuestros constantes esfuerzos para el logro de un nivel técnico de calidad y competencia a la altura de las más importantes firmas mundiales.





**La categoría se lleva por dentro.  
O no se lleva.**

**CITROËN GS**

V. 1.1 litro 100 km/h 15.5 l/100 km  
\*Repuestos en todas las ciudades.

## GS PALAS

El más equipado de la serie de  
la categoría pequeños de aires de confort.

Disfrute a viva voz rodeado de comodidades. Así se puede llegar lejos.  
Suba. Acomódese. Respire hondo. Así lo quiere el mundo es suyo.

**Citroën GS. Un coche que empieza donde otros acaban.**



**ELIJA SU GS.**

Hay cinco modelos. Es decir, cinco precios.



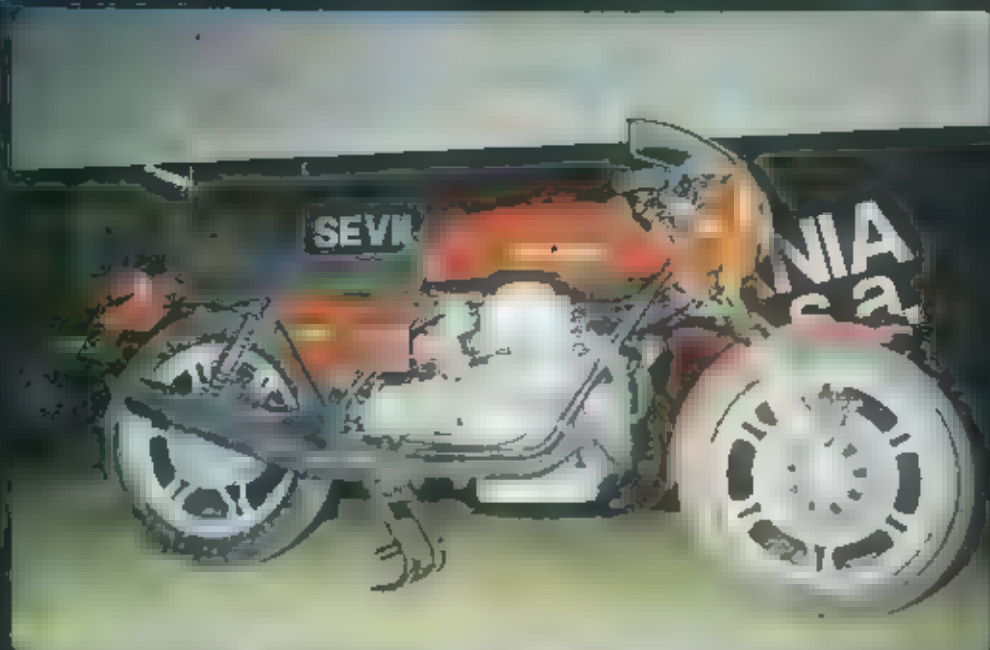
# EL COLOR DEL SECTOR MOTOCICLISTA



**MINIMOTO PEUGEOT.**—Las motos chobbiya también han entrado en España. Peugeot Movess presenta una minimoto de 50 c.c., derivada de su modelo mayor, con variador automático. Una línea sencilla, funcional y simpática.



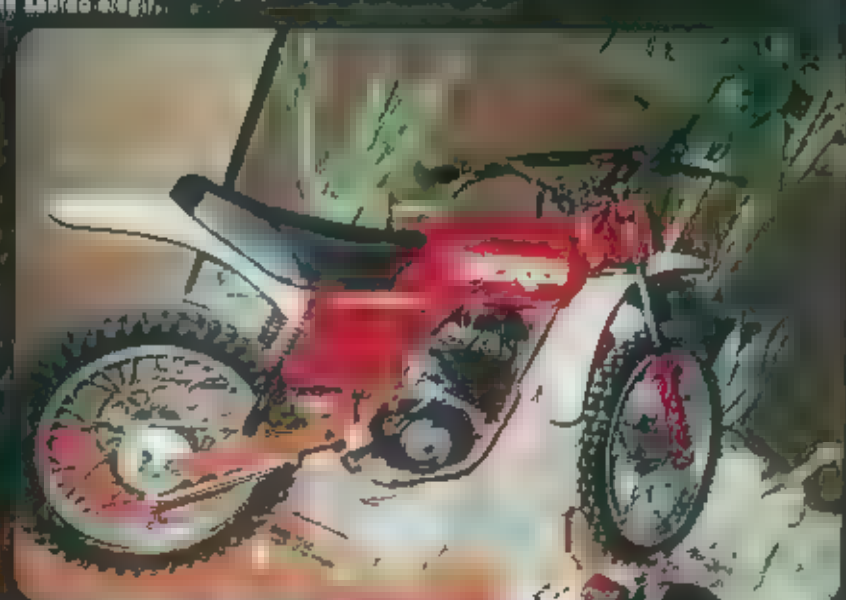
**HONDA CITY.**—Producto de la colaboración Sachs e Inendo, S. A. Un ciclomotor ciudadano con una terminación muy cuidada. En otro apartado ampliamos la información técnica.



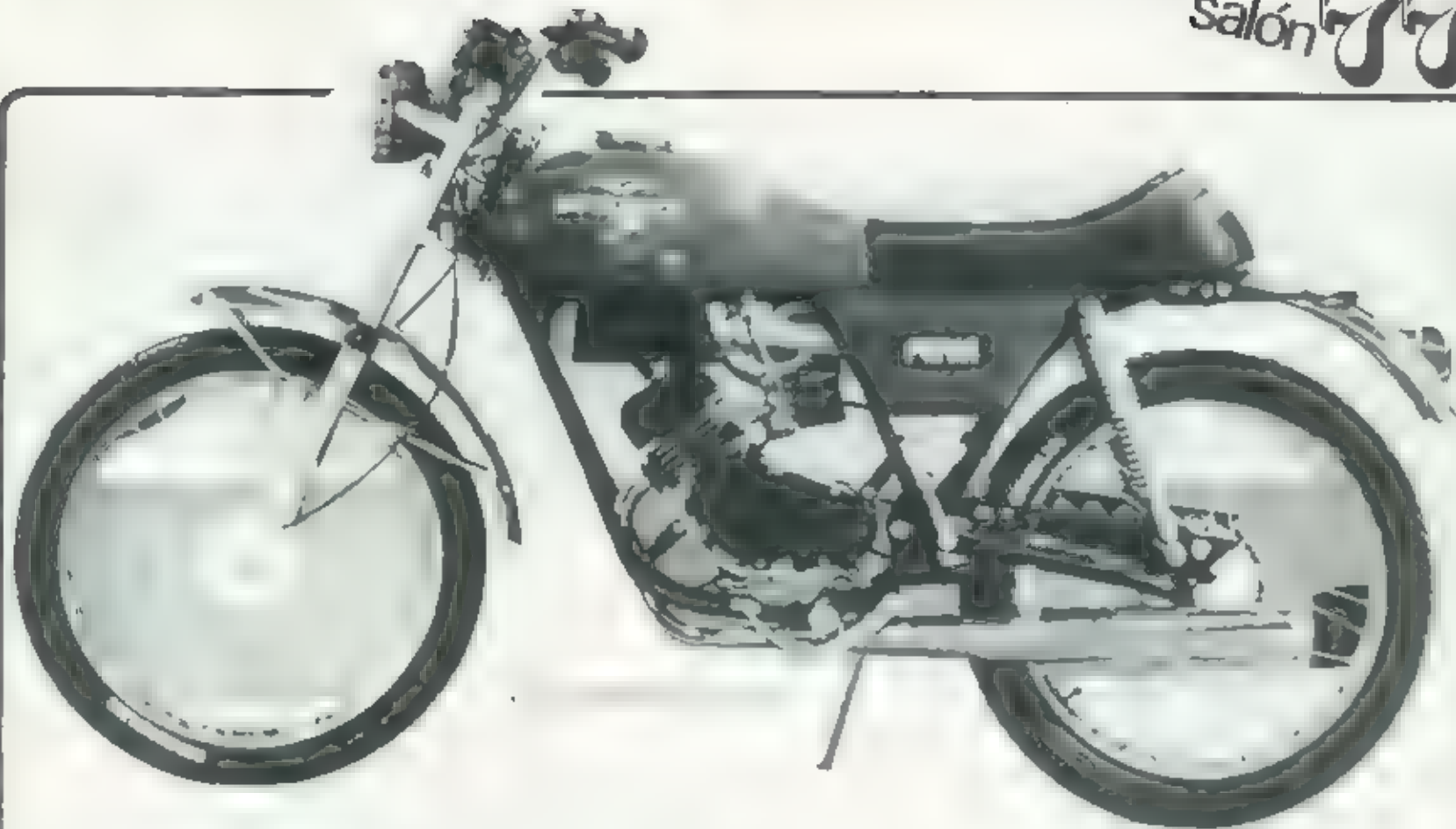
**MOTO-GUZZI LE MANS.**—Presentada en el pasado Salón de Barcelona, se mantiene vigente gracias a su cuidada línea. La Moto-Guzzi 850 Le Mans, importada por Locomoto en España, continúa ganándose los motociclistas más exigentes. Padre Locomoto, gerente de la firma ubicada en Madrid, ha sabido elegir.

**DERBI CROSS 74.**—Los éxitos alcanzados por la temporada pasada han animado a los dirigentes de la firma barcelonesa a comercializar este modelo.

**DERBI CROSS 74.**—Este nuevo modelo se incorpora al mundo del deporte para la práctica del moto-cross.







UNA GAMA PARA TODOS LOS GUSTOS:

# MOTORHISPANIA, S.A.

Feria, nuevo ciclomotor de línea deportiva

**M**OTOR Hispania es una gran industria que entre otras actividades se dedica a la fabricación, en su planta de Sevilla, de los ciclomotores G 22 en sus distintas versiones. Sus productos son conocidos en nuestro país desde hace muchos años por su extraordinaria robustez y calidad, y siempre han tenido una gran cantidad de adeptos. Por eso, Motor Hispania no podía dejar de presentar su stand en el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona un stand lleno de atractivos que trataremos de recoger en estas líneas.

Destaca en primer lugar la completa gama de ciclomotores, basada principalmente en dos modelos de base: Cangurito y Dingo. El primero es un vehículo eminentemente utilitario, dotado de un motor con cambio de tres velocidades, acoplado a un embrague automático de carga constante, el cual permite la utilización como monomarcha o bien empleando sus tres velocidades. Este sistema permite también la puesta en marcha por medio de una palanca especialmente dedicada a ello, eliminando así la fastidiosa tarea de pedalear para arrancar el motor. Estas dos características técnicas constituyen una exclusiva de este modelo, que no posee ningún otro ciclomotor con embrague automático. Se fabrican tres versiones del modelo Cangurito: normal, lujo y denominada SL— y monoplaza, siendo esta última especialmente dedicada al transporte de carga, gracias al portaequipajes montado en el centro de la rueda, además de su construcción más robusta. La versión SL posee detalles muy refinados, que le hacen adquirir una gran belleza de líneas y una estética agradable.

Los modelos Dingo representan la continuación de la línea tradicional de Guzzi, incorporando, al mismo tiempo, las técnicas más avanzadas. Su caja de cambios, con tres velocidades, va mandada por un selector situado en la mano izquierda del manillar. Sus amortiguadores traseros van situados en una nueva posición, que permite mayor carga y una suspensión más suave. De sus tres ver-

siones, destaca el modelo Campero, especialmente estudiado para un uso intensivo en todo terreno. Los Dingo son ciclomotores con verdaderas características de una pequeña moto, admitiendo un uso intensivo, dada su gran robustez y fiabilidad.

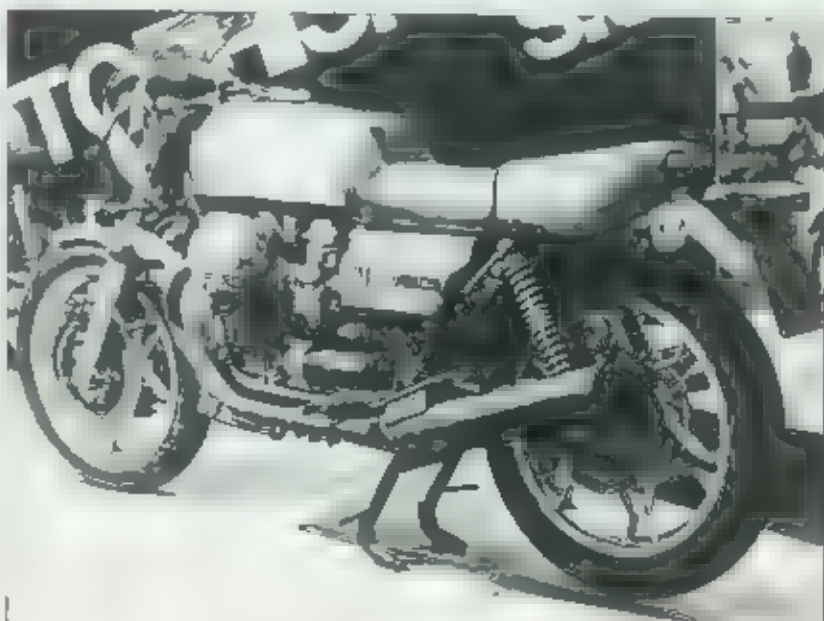
Otro producto de Motor Hispania, que estaba presente en su stand, fue el Kart Guzzi. Un pequeño coche equipado con motor de la marca, de 48 c. c., con tres velocidades y embrague automático del mismo tipo que el que equipa al ciclomotor Cangurito. De esta forma, el Kart Guzzi puede ser utilizado como monomarcha o empleando sus tres velocidades, no existiendo ningún riesgo de que el motor se cale, ya que el embrague lo desacopla automáticamente de las ruedas en cuanto el vehículo se detiene. El Kart Guzzi representa la posibilidad ideal de iniciarse desde pequeño a la conducción de un vehículo de cuatro ruedas sin ningún peligro.

Todos los motores Guzzi de 48 c. c. poseen un cilindro de aluminio cromado, duro interiormente, que le da una duración de al menos 70.000 kilómetros y que hace que en el carburante sólo precise una mezcla del 2 por 100 en aceite; por tanto, la necesidad de limpieza de la culata y tubo de escape es mucho más apreciada que en los motores que no poseen esta característica.

La novedad auténtica por cierto, del stand de Motor Hispania, S. A., ha sido el nuevo modelo Feria. Una montura que ha salido del departamento de diseño de la marca hispalense en plena Feria de Abril, de aquí su definición. Se trata de una máquina de 50 c. c., equipada con cuatro velocidades de un aspecto puramente deportivo: cuadro de doble cuna, suspensión hidráulica, frenos de tambor, etcétera. Un ciclomotor que cubre un hueco importante dentro de la gama de esta marca y que, evidentemente, hará las delicias de los más jóvenes, ávidos siempre de nuevas sensaciones. La nueva Feria tiene ese carácter que tanto agrada a los jóvenes de hoy.



Vista general del stand de Motor Hispania, S. A.



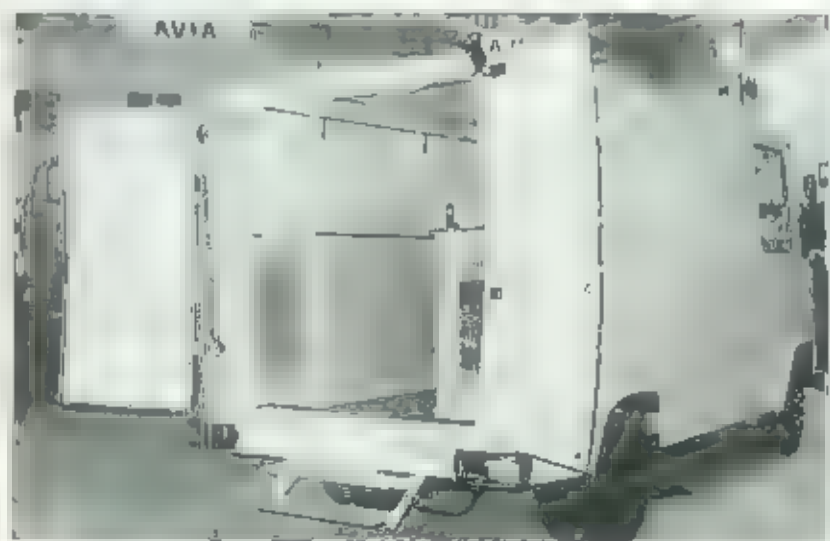
La nueva sangre Guzzi: modelo Le Mans





Uno de los nuevos tractocamiones Mercedes, el 1932, un vehículo que se conduce con la misma facilidad que un turismo.

## VEHICULOS INDUSTRIALES: LOS FABRICANTES ESPAÑOLES CONTRAATACAN



Movosa presentaba uno de sus furgones, perfectamente acondicionado como taller móvil.

**S**i en los vehículos de pequeña carga, destinados al reparto de paquetería en las grandes ciudades, había escasas novedades, muy diferente era el ambiente entre los camiones, autobuses y los remolques y semirremolques, entre los que siempre había cosas que ver desde quintas ruedas cada vez más manejables, a dobles ejes de artillería para remolques, cisternas para transportes de gases líquidos y pulverulentos de hasta 50 000 litros, etc. En autobuses causaba sensación el «pullman» de Unica acondicionado para ofrecer el máximo de confort a los pasajeros y equipado de televisión.

Entre los fabricantes de camiones, Pegaso presentaba un nuevo tractor de 280 CV además de cabinas abatibles en toda su gama. Destinado al servicio urbano, ha preparado un autobús equipado de una transmisión automática.

Chrysler, algo más conservadora, se conformaba con presentar igualmente cabinas abatibles.

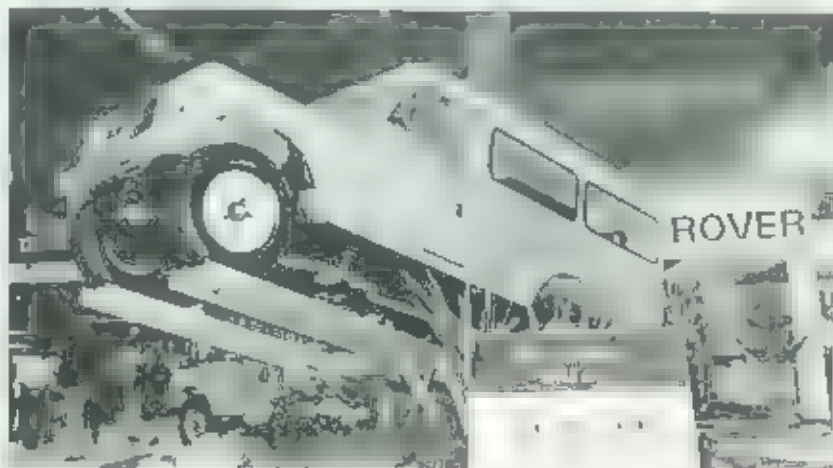
De los camiones de importación había que poner a la cabeza a Mercedes, con toda la nueva gama de camiones que incorporan toda una serie de adelantos para hacer más fácil el duro trabajo de los hombres de la ruta. Direcciones asistidas, freno motor cortando la inyección, caja de seis marchas con reductores de selección hidráulica que multiplica por dos el número de relaciones, etc. También hay que destacar a gama Daf distribuida por Motor Ibérica etcétera.



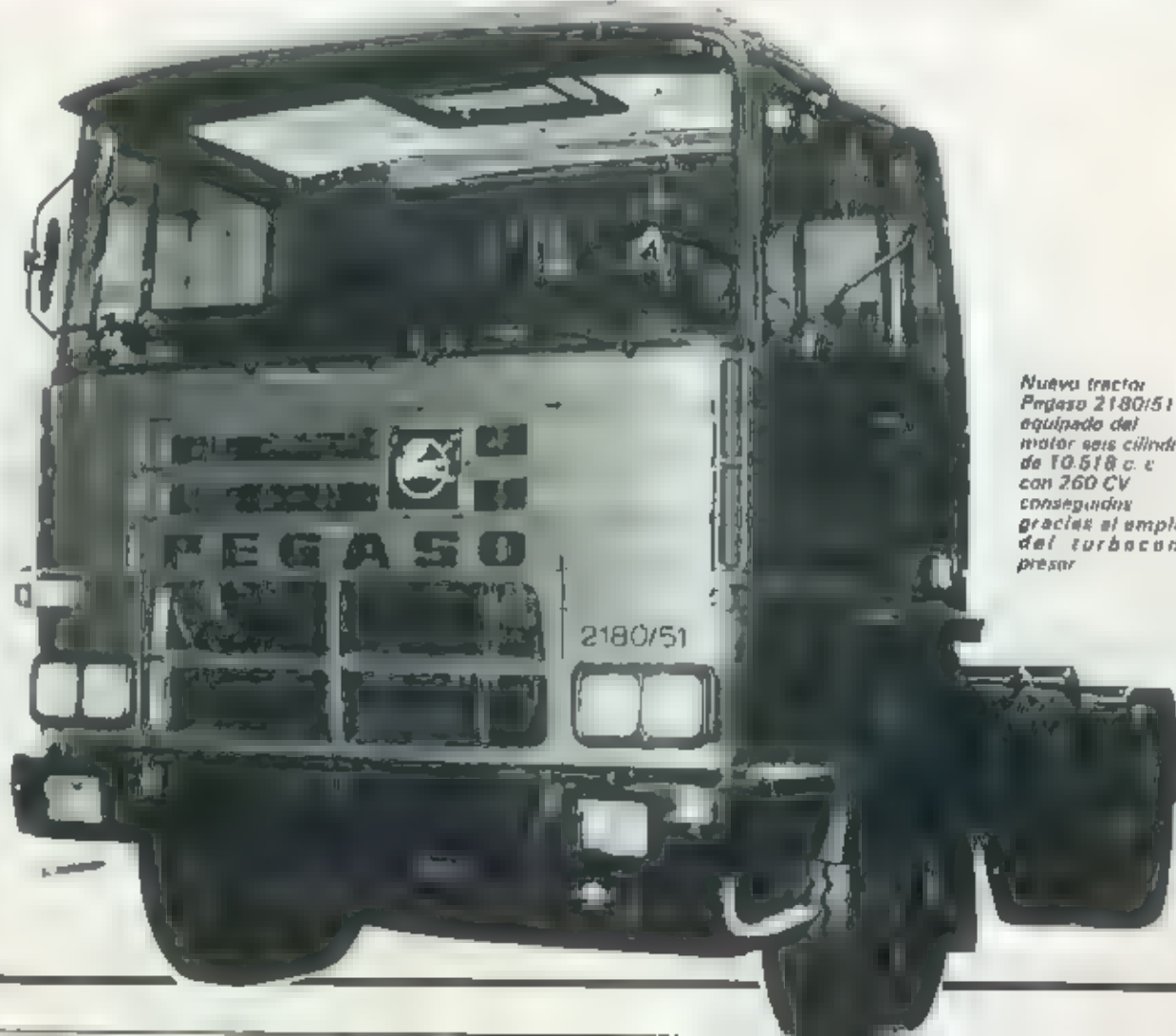
Otro de los vehículos anfibios que presentaba Pegaso era el BMR 600 que al parecer compite con un anfibio de Mercedes, un pedido de las Fuerzas Armadas españolas.



Autocar Pegaso, destinado a transporte urbano, con motor de 210 CV y caja automática Voith de tres velocidades hacia adelante.



Otras de las novedades del Salón de Barcelona era el Land Rover 6 cilindros de 3 470 c. c. que desarrolla una potencia de 94 CV.



Nuevo tractor Pegaso 2180/51 equipado del motor seis cilindros de 10 518 c. c. con 260 CV conseguidos gracias al empleo del turbocompresor.



# PEGASO

## NOVEDADES EN EL SALÓN



El anfibio 3550, proyectado para la Infantería de Marina

**L**a Empresa Nacional de Autocamiones en su calidad de primer fabricante español de vehículos industriales colabora de forma notable en el desarrollo de la producción, que comprende desde los vehículos más ligeros y manejables en zonas urbanas o con circulación densa, hasta los más potentes y aptos para los largos recorridos de carretera y el transporte de grandes volúmenes y pesos.

Los vehículos Pegaso y Sava, producidos por ENASA, representan un elevado porcentaje de venta del parque automovilístico nacional y abren constantemente las fronteras en busca de participaciones importantes en otros países donde ya existen y circulan buen número de unidades.

De aquí la importancia con que ENASA al presente Salón de Barcelona y la presentación al público asistente

de diversos modelos de vehículos tanto Pegaso como Sava, destinados al transporte de mercancías y de pasajeros. Pequeños y versátiles furgones o microbuses de la marca Sava y grandes y potentes tractocamiones o autobuses Pegaso se dan cita en el stand de ENASA y permiten contemplar una parte de las posibilidades de fabricación de la industria española.

Tampoco podría faltar el capítulo de novedades, necesario en cualquier marca que se precie de poseer un espíritu de investigación y constante deseo de renovación del producto, en busca de cubrir las máximas exigencias del mercado y responder a las necesidades específicas de cada usuario en particular.

En la presente edición del Salón ENASA va a ofrecer a los visitantes sus novedades, entre las que cabe destacar al mar-

gen de especificaciones concretas en algún modelo, tres grandes grupos. Incorporación de la cabina abatible a buena parte de su producción de camiones, modificaciones en la gama de vehículos ligeros para ampliar la oferta de distintas posibilidades y por fin la exhibición de los venados vehículos especiales fabricados por ENASA en colaboración con las Fuerzas Armadas y destinados para usos militares.

Las nuevas cabinas Pegaso dotadas de un ángulo de basculación de 70° sólo igualado por dos marcas en Europa con total accesibilidad al motor y otros grupos para economizar en su mantenimiento y en las reparaciones.

Dentro de su constante labor de investigación ENASA dedica siempre una parte sustancial de sus estudios a mejorar el habitáculo destinado al conductor tanto en seguridad como en

comodidad buscando la simbiosis entre estos aspectos y la rentabilidad del vehículo donde influye de forma notoria el entretenimiento y las revisiones periódicas de los motores y otros órganos.

Las nuevas cabinas abatibles Pegaso tienen como hemos dicho un ángulo de basculación de 70°. Presentan el sistema de seguridad doble entre el cierre de la cabina -con cierre eléctrico que actúa conjuntamente- y bloqueo automático del cilindro hidráulico de basculación para impedir el retorno si se da el caso de rotura de algún elemento del sistema.

Asimismo las cabinas abatibles Pegaso ofrecen otros nuevos detalles de importancia, a pesar de la funcionalidad y sobriedad que caracterizan a la marca. Van dispuestos circuitos de seguridad y se han evitado las aristas vivas empleando materiales absorbentes de impactos para caso de accidente. Aumento notable de la confortabilidad integral de los ocupantes por los asientos anatómicos con suspensión amortiguada y graduable según el peso de la persona además de reposacabezas y apoyabrazos. El nivel sonoro dentro de la cabina se ha reducido al mínimo y la frecuencia de vibración en marcha, comprendida entre 2 y 0,5 hz, equivale a la del cuerpo humano. También se racionaliza el puesto de conducción y del ayudante ergonómicamente diseñados, el salpicadero está dividido en departamentos individualizados, con control eléctrico de componentes com-

pactos para fácil mantenimiento tablero de instrumentos con control electrónico de temperatura, presión de aceite régimen del motor y circuito impreso tacógrafo opcional. Además, se incorpora un elevador neumático de la ceandra mandado desde el interior de la cabina y faros halógenos.

Estas cabinas se incorporaron al principio a la gama alta de vehículos Pegaso, pero la adaptación a la producción restante se está haciendo de forma progresiva y rápida. En el Salón se exponen los modelos 1130 y 1145 de ignición media, que ya portan la cabina abatible.

En cuanto a vehículos ligeros son innovaciones las furgonetas Sava pequeñas, que ahora ofrecen dos modelos distintos J-4 700 y J-4 1000. El primero conserva las características del J-4 ya conocido mientras que el J-4 1000 monta un motor más potente, llantas diferentes y mejoras interiores y exteriores, con más capacidad de carga. También hay otras ventajas que se incorporan a los restantes vehículos Sava expuestos. Conviene recordar además que ya en el Salón de 1978 hubo una remodelación prácticamente total de las unidades Sava a lo que deben añadirse las mejoras citadas.

Por último los vehículos especiales para usos militares surgidos de la colaboración entre los ingenieros del Ejército y los de la Empresa Nacional de Autocamiones, presentándose las dos unidades de verdadera novedad: el BMR 600 y el anfibio 3550.



Interior de las nuevas cabinas Pegaso



Tienen un ángulo de apertura de 70°





SALON DEL AUTOMOVIL - 77

Stand Lubricantes CS

# LUBRICANTES



**Siempre al servicio  
del motor  
y de la industria**

**CON LA MAS COMPLETA GAMA DE ACEITES  
DE MAXIMA CALIDAD Y RENDIMIENTO.**

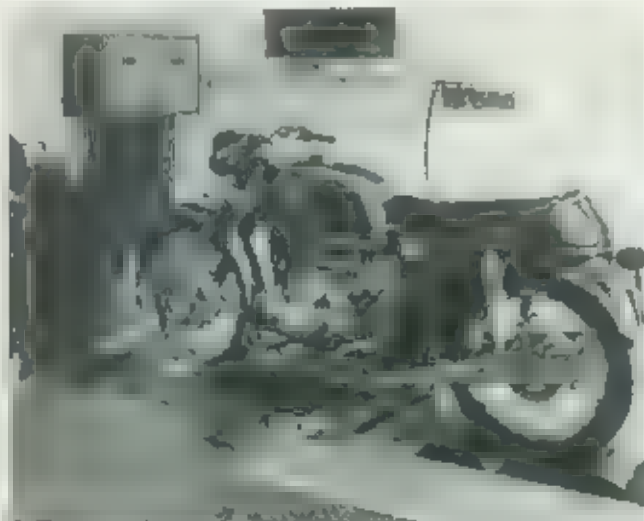
---



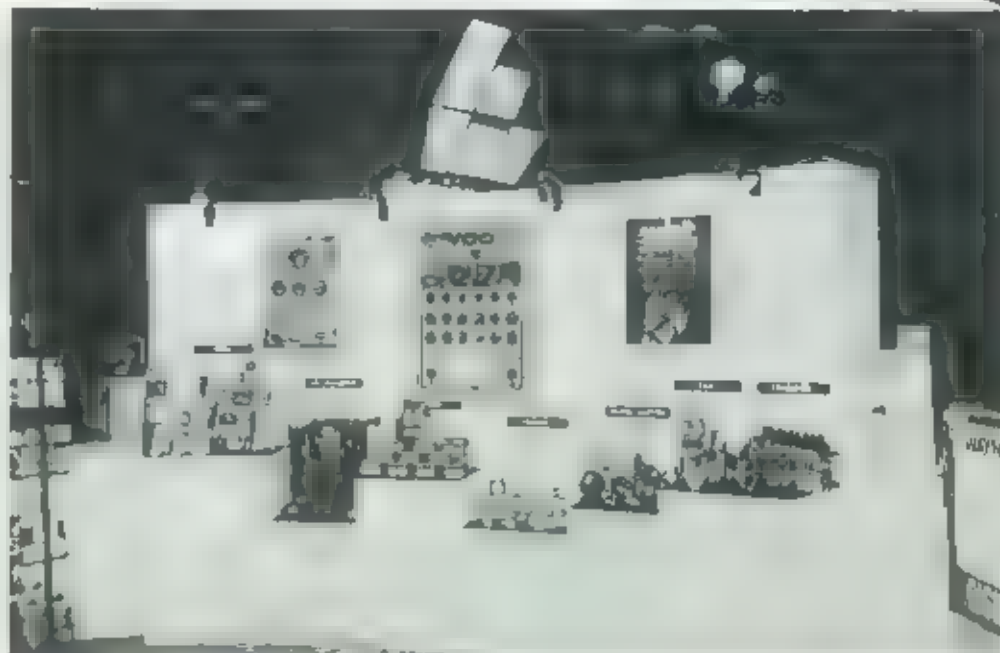
# LOS HOMBRES DE LA INDUSTRIA AUXILIAR, TAMBIEN POR EL SALON BIANUAL



**NUEVA LLANTA STRAL.**—La fábrica de llantas de aleación ligera, Stral, presentaba toda su gama de modelos adaptables a la mayoría de los vehículos nacionales. Como novedad en esta edición, ha comenzado a comercializar el tipo de llanta que ilustra la noticia, adaptable a Seat 127, 124, 124 Sport, 128, 131 y 1200 Sport, y a los Simca 1000 y 1200, y al próximo modelo Chrysler-150. Su anchura de garganta es de 5,5 pulgadas y diámetro de 13 pulgadas.



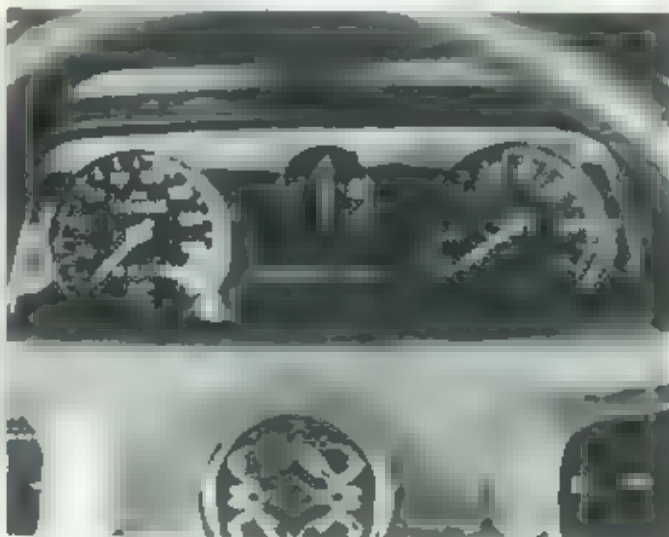
**BANCO DE PRUEBAS PARA MOTO.**—Si mal no recordamos, creemos que es la primera vez que se presenta en el Salón del Automóvil un Banco de Pruebas para motos. Se trata de un Banco «Schenck» en el que pueden simularse condiciones de circulación totalmente reales. Con este aprovechamiento se alcanza un grado óptimo de aprovechamiento, tanto para ensayos de funcionamiento como de diagnóstico. Su construcción es robusta, requiere poco espacio para su colocación y permite alcanzar velocidades de ensayo del orden de los 200 kilómetros por hora.



**GAMA HARRY WALKER.**—Harry Walker presentaba toda la extensa gama de recambios en la que incluye bujías, filtros de aire, amortiguadores, cojinetes de motor, instrumentos de tablero, etc., entre los productos químicos Walker de automoción.



**PROYECTORES PASA-CIBIE.**—Pasa-Cibie es una empresa internacional dedicada a la fabricación de proyectores y pilotos de automóviles. Basta decir que, actualmente, es líder del mercado con una penetración del 58 por 100. Por tanto, su presencia en el Salón ha destacado con la presentación de los nuevos proyectores H-4 disponibles para la mayoría de los modelos presentados por los constructores españoles, como lo demuestra el hecho de que Chrysler equipó un 88 por 100 Citroën el 100 por 100, Renault, el 90 por 100, y Seat, el 34 por 100. Todos ellos, proyectores Pasa-Cibie. En la foto, una óptica H-4, original de Citroën CX.



**FIESTA-LOEWE.**—La firma Loewe ha presentado en el stand de Ford un Fiesta decorado y tapizado artísticamente por la mencionada firma. Se ha buscado la incorporación de la piel a la línea del coche, con una combinación muy armonizada. Basta decir que dicha decoración, incluidos los paragolpes chapados en oro, ha supuesto un gasto cercano al millón de pesetas.

**E**N nuestra visita a los pabellones en que estaban instalados los stands de la industria auxiliar pudimos pulsar el sentir general de los fabricantes de nuestra industria auxiliar sobre la bianualidad del Salón del Automóvil. En general, se mostraron favorables a ese cambio, aunque recalcando el interés que para ellos representa esta muestra.

A estos fabricantes de los que puede dividirse en dos grandes grupos. Unos centrados en atender las peticiones de los grandes constructores para el primer equipo de sus vehículos. Otros, entregados a atender las demandas del mercado del recambio. Unos y otros tienen producciones muy justas, que a la más mínima variación quedan insuficientes. Esto obliga a unos a ampliar su capacidad de producción que para que sea rentable, tiene que ser sensiblemente mayor y utilizan el salón para introducirse también en el mercado del recambio. Los otros, los dedicados al recambio, se ven en muchas ocasiones requeridos por los fabricantes para pasar a ser proveedores suyos, cuando se ven desatendidos por los que ya tenían. Quiere decirse por tanto que este Salón es algo vital para ellos.

Pero, también nos decían que, de año en año, no les da tiempo a sacar provecho al Salón, a establecer sus producciones, a atender los compromisos contraídos en el Salón del año anterior y hacer un cálculo de sus posibilidades para el futuro. «De dos años en dos años, podríamos sacarle el máximo de rendimiento y venir con nuestras cuentas bien hechas y saber exactamente lo que nos interesa. En la actualidad, muchos de nosotros vemos un poco a ciegas, sin saber siquiera si vamos a ser capaces de atender los acuerdos que puedan surgir de nuestras relaciones aquí».



# ¿Cuántas ruedas tiene su nivel de vida?

Para Vd. que ha disfrutado más de un coche y que por lo tanto tiene ya superadas las cuatro ruedas, el siguiente paso es poseer una SANGLAS 500-S.

Con ella añadirá a su vida nuevas sensaciones, con la tranquila seguridad que proporciona comprobar que su SANGLAS 500-S, es fuerte,

potente, al tiempo que dócil y fiel a su mandato, una moto de una seguridad tan palpable que contagiara a los suyos el placer de acompañarle.

Sin problemas de entretenimiento y con una asombrosa facilidad de manejo y aparcamiento, la 500-S aporta una joven y nueva concepción de desplazarse al aire libre, tanto en

carretera como en aglomeración urbana.

Su reducido consumo (la tercera parte del de un automóvil), sus inapreciables costes de mantenimiento y su precio de 46.000,\* Ptas. F.F., en las condiciones que más le convengan, son razones que refuerzan la decisión de una compra inteligente.

En la línea de las grandes.

**SANGLAS**  
**500 S**  
la moto fuerte



Distribuidores Oficiales: ALBACETE: San Antonio. 8. ALICANTE: Avda. Molineros, 14. ALMERIA: Avda. Dr. Moraleda, 7. AVILA: Avenida 5. AVILES: Avda. de Lugo, 36. BADAJOZ: Avda. Fern. Alvarado, 1. BADALONA: Gral. Primo de Rivera, 183. BARCELONA: Enrique Guzmán, 66. BILBAO: Gregorio de la Rúa, 75. BURGOS: Correas, 7. CACERES: Gál. Cardero, 6. CASTELLON: Ribera de Comas, 1. CORTA: Francisco, 10. CORDOBA: M. de Sandoval, 12. CUENCA: Fernán Caballero, 7. GERONA: Avda. Ramón Pích, 13. GIRON: Plaza, 3. GRANADA: Camino Ronda, 75. GRANOLLERS: Generalísimo, 5. HUELVA: Avda. Cristóbal Colón, 1. HUESCA: San Jorge, 52. JACA (Borja): Plaza Vaya de Ray, 17. JEN: Quilón de Llano, 4. JEREZ DE LA FRONTERA: Puerto 5. LA CORUÑA: Alfredo Vicenti, 34. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: Comisaría, 48. LEON: Gral. Mola, 3. LERIDA: Jacaranda, 3. LOGROÑO: García Morato, 3. LUGO: Avda. de La Coruña, 14. MADRID: Gaitana 5. MADRID: Príncipe, 26. MADRID: San Camacho, 10. MALAGA: Carretera, 109. MANRESA: Ctra. Cardener, 7. MATARO: Roca, 158. MOLINS DE REY: Avda. Cardillo, 15. MOULET DEL VALES: Barroguar, 25. 77. MURCIA: Avda. Alonso Varez, 1. ORENSE: Caldas, 7. OVIEDO: Tendarina, 78. PALDIOCA: Calle, 10. PALMA DE MALLORCA: Tomás Fortea, 84-86. PAMPLONA: Pza. Coada Rodas, 4. PONENTRADA: Glauco, 10. PORDEN: 34. SARADEL: Avda. Ejército Español, 13. SALAMANCA: Vázquez Carozada, 13. SAN SEBASTIAN: Nueva, 1. SANTA CRUZ DE LA PALMA: Plaza España, 1. SANTA CRUZ DE TENERIFE: Goya, 4. SANTANDER: Jura de la Cruz, 13. SANTIAGO DE COMPOSTELA: Gómez Ulla, 7. SEGOVIA: José Zorrilla, 111. SDO DE JACEL: Capderita, 16. SEVILLA: Julio César, 16. SORIA: San Benito, 14. TALAVERA DE LA REINA: Joaquín Sotomayor, 3. TARRAGONA: Pza. de la Ribera, 31. TARRASA: Ctra. Moscarder, 38. TERUEL: Pura, 35. TORTOSA: Teodoro González, 1. VALENCIA: Avda. José Antonio, 52. VALLADOLID: Embarcación, 13. VICH: Manilla, 9. VIGO: Santiago Roca, 15. VILLAFRANCA DEL PIRINEO: José Antonio, 44. VITORIA: Alarcón, 44. ZAMORA: Mateo Grande, 26. ZARAGOZA: Avda. de Goya, 81.





Renault 5 Cope



## UNA FAMILIA MULTIUSUAL DE COLORES

UN MODELO PARA  
CADA EXIGENCIA

Renault 5 TS



**F**ASA-RENAULT ha presentado su amplia gama de modelos en un marco que la es familiar. El equilibrio de la misma ha motivado el interés de los miles de visitantes. No olvidemos que la marca del toro tiene un considerable prestigio, gracias a la fiabilidad de su mecánica y la diversidad de sus modelos.

En esta ocasión podemos destacar, por ser el modelo más reciente, al R-5 Cope. Un vehículo que viene a satisfacer el gusto de una gran mayoría de aficionados que buscan un vehículo joven, potente, rápido y que, al mismo tiempo, pueda servirles para practicar el fascinante deporte del automovilismo con posibilidades de éxito. Precisamente, la IX Copa Nacional Renault de la que se han celebrado dos ediciones, se disputa con este nuevo modelo. Un vehículo muy potente supera los 90 CV capaz de desarrollar velocidades superiores a los 170 Km./h. con una estabilidad a prueba de bombas y, sobre todo, un inmejorable automóvil para competir en el deporte de las cuatro ruedas.

La versión TS, por su parte,

R-5 se herina de otro color. Sin perder su imagen juvenil, ofrece toda serie de ventajas en confort, con una terminación impecable, digna de coches de mayor coste. Pequeño, cómodo, ágil, económico... Imposible para el cliente que exige un coche valiente. Conduce con el motor de 1.055 c.c. con una potencia de 64 CV, desarrolla una velocidad superior a los 160 c.c. con un consumo relativamente bajo.

El Renault 12 TS ya son palabras mayores. Es el modelo de más alta standing de la gama de Fasa-Renault. Un coche derivado integralmente del R-12 S, cuya cilindrada ha sido aumentada a 1.357 c.c. (potencia 70 CV). Un vehículo de enorme confort, buena suspensión y extraordinarias prestaciones.

La serie nueva, más reciente R-4, mantiene su imagen desahogada dentro del actual mercado. Un alce puertas con un buen habitáculo interior con las posibilidades de una utilización mixta gracias a sus asientos abatibles. El sistema de suspensión —barras de torsión— le permiten adentrarse por los caminos más abruptos con buen confort para los pasajeros. Un vehículo que, a pesar de los años, sigue siendo joven y apasionado.

Y, por último, merece quedar dedicado una especial atención al R-6. Estructuralmente, refiriéndose a su arquitectura básica, sus elementos, es muy semejante al anterior. Sin embargo, eso sí, ofrece un mayor habitáculo, una sección más moderna y un motor de 856 -104 c.c. más —con una potencia de 44 CV— al mismo del R-5 y R-6 TL— que mejora notablemente sus prestaciones.

Una gama francamente equilibrada, donde existe un vehículo para cada exigencia, incluso modelos que cubran más de una, como es el caso de las versiones mencionadas. Fasa-Renault, evidentemente, ofrece y satisface las exigencias del cliente español.

Renault 5 90



Renault 12 TS







## REAL ZARAGOZA C. D. (1976-77)

De pie, y de izquierda a derecha: Nieves, Jordao, Heredia, Manuel González, Royo y Blanco. Agachados: Duñabeitia, García Castany, Porta, José González y Juanyo.  
Foto Gálvez.





# SADURNI QUISO OLVIDARSE DEL FUTBOL

«ES CIERTO, RECHACE UN PUESTO DE TECNICO EN EL BARCELONA»

● Quiso huir del mundanal ruido de la gran urbe. Y terminar su carrera deportiva. Aunque el español y el Valenciano, a través de un intermediario, quisieron ficharle en el momento que quedó desvinculado del Barcelona. Ahora vive apartado de la contaminación y el bullicio. Tranquilo.

¿Por qué no aceptó la oferta de uno de los clubs que quisieron ficharle?

Porque soy hombre que vivió con lo que digo. Y si he sido de alguna botas, así lo hice.

Salvador Sadurni prefirió, al olvidarse un poco de su antigua profesión. Ahora toda su dedicación está en su puesto de empleado en la Caja de Ahorros de Penadés. En Arbós. Y también de su granja que se ocupa con su padre.

¿Se preocupa de números y de una vida sossegada y tranquila? ¿No aceptó el trabajo en el Barcelona?

-Sí, ahora vivo tranquilamente. Es cierto. Hasta me acuesto temprano. A las diez de la noche. Cuando nos retiramos Torres, Rife y yo, el club nos propuso seguir como técnicos de las divisiones inferiores, y no acepté.

Diecisiete años en la plantilla azul gran, aunque antes había estado también en las juveniles y amateurs una vida deportiva dedicada al Barcelona.

¿E mejor portero?

Gordon Banks, de Inglaterra.

¿Y español?

-Sí, sí.

¿Cruyff o Kubala?

-Cruyff.

¿Cruyff o Di Stéfano?

-De la continuidad y el esfuerzo de Di Stéfano y la rapidez y juventud de Cruyff saldría el jugador perfecto.

¿Algún delantero te quitó el sueño?

-Sí, sin ninguna duda ha sido Puskas.



## LAS CRONICAS PARECEN DE BALONCESTO

# EL FASCINANTE Y DISTINTO FUTBOL USA

● Ahora que se habla a menudo del fútbol USA y de Cosmos de Nueva York, el club más poderoso del mundo en materia económica es menos ter hacer un ligero comentario de un amigo que, hace unos días, regresó precisamente de allí. De ese maravilloso, moderno y gigantesco país en que

los rascacielos parecen pinchar el cielo y los hombres parecen hormigas desde las alturas. Donde la mecánica ha superado todos los récords y donde, también, el fútbol quiere introducirse con un hombre un tanto inglés «soccer».

Clive Toye, vaya por delante, está en un grave aprieto, según

nos comentaron, ya que cinco años lleva al frente del club como manager y el equipo no ha conseguido siquiera la liga norteamericana. Y eso que en sus filas están tres archifamosos del fútbol sudamericano y europeo. Nos referimos a la «Perla negra», Pelé, el peruano Mifflin y el italiano Chinaglia. Y que en las últimas jornadas no ha conseguido sumar puntos en su casillero particular. Sin olvidar tampoco que no existe el empate en las reglas de juego del soccer americano. Y se disputa una prórroga de media

encuentros. Los norteamericanos hacen un recuento de los «posos», «centros» y «remates» a gol. Y resulta, a veces, gracioso leer que Chinaglia ha tirado catorce veces a puerta y otro delantero del San Luis cuatro, y ganó el San Luis al Cosmos 3-0. Y el Cosmos, que está programado para los ojos de los

norteamericanos, utiliza a estos tres hombres para sus fines. Mifflin es el que pasa el balón a Pelé, este hace un regate y pasa largo a Chinaglia que remata desde cualquier posición. Todo esto son puntos para los tres jugadores en cuestión, pero lo cierto es que no ganan partidos y ahí está la curiosidad.



Chinaglia



Ramón Mifflin

hora y, en caso de persistir la igualdad, se hace una jugada desde 35 metros de distancia de arco, entre un delantero y el portero, y que se busca llegar a gol. Un sistema muy americano sin duda. Porque, si fuera en Europa, casi todos serían goles. Pero allí, en el país de los rascacielos, no se consiguen tantos tantos por ese placer mienta.

Lo más significativo, y para que vean a la portada que lleva el baloncesto en USA, es ver y leer las crónicas de los



Pelé



EN LAS ISLAS HAWAI

## EL SURF, DEPORTE REY

● Actualmente, en que tan de moda es el surf, se puede encuestar a buen seguro que si se consultase sobre el lugar ideal para pasar unas vacaciones serían muchos los que mostrarían sus preferencias por las islas Hawaianas. La mayor razón que tenemos sobre las paradisíacas islas no puede ser más atrayente: sobre todo para quienes gustan de los deportes náuticos. El surf es ante todo disfrutarse sobre las olas, es allí el deporte rey, los más expertos en domar a las olas no tienen inconveniente en que el Pacífico se muestre embravecido y sus olas sean inabastables. Aquí tenemos una escena de este deporte.





HOY NOS RECIBE...

# SARA MONTIEL

«Santísima» y «guapísima»

• «LO QUE MAS ME GUSTA ES LA NATACION Y EL TENIS. SOBRE TODO BUCEAR A DIEZ METROS DE PROFUNDIDAD»

• «MIS DEPORTISTAS PREFERIDOS HAN SIDO LA SAETA RUBIA, SANTANA Y GENTO. AHORA SOY SEGUIDORA DE PIRRI»

• «HE RECORRIDO CASI TODO EL MUNDO, PERO SI ALGUN DIA ME PIERDO, QUE NO ME BUSQUEN FUERA DE ESPAÑA»

• «SOY SEGUIDORA DEL ATHLETIC; SIEMPRE HE SIDO SIMPATIZANTE DE LOS BILBAINOS»

• «EN POLITICA SOY DEMOCRATA Y LIBERAL. CREO QUE TODOS LOS ESPAÑOLES TENEMOS LA OBLIGACION DE HACER ALGO IMPORTANTE POR NUESTRA PATRIA»

Por JULIAN DE REOYO



Con la hija desde una de sus vacaciones

SARA MONTIEL, la más famosa de las cantantes de España, es una mujer de 35 años, alta, rubia, con una voz que ha conquistado a millones de oyentes. En esta entrevista, nos habla de su vida, su carrera y sus preferencias deportivas.

¿Cómo te has desarrollado en la vida? Me gusta mucho cantar y actuar. He viajado mucho por el mundo y he conocido a mucha gente interesante.

¿Qué deportes practicas? Me gusta mucho nadar y jugar al tenis. También me gusta bucear a diez metros de profundidad.

¿Cuáles son tus deportistas favoritos? He sido seguidora de La Saeta Rubia, Santana y Gento. Ahora soy seguidora de Pirri.

¿Has recorrido casi todo el mundo? Sí, he viajado por casi todos los continentes. Pero si algún día me pierdo, que no me busquen fuera de España.

¿En política eres democrática y liberal? Sí, creo que todos los españoles tenemos la obligación de hacer algo importante por nuestra patria.

¿De qué te ocupas cuando no estás en el escenario? Me gusta leer y escribir. También me gusta estar en familia.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Cómo te has desarrollado en la vida? Me gusta mucho cantar y actuar. He viajado mucho por el mundo y he conocido a mucha gente interesante.

¿Qué deportes practicas? Me gusta mucho nadar y jugar al tenis. También me gusta bucear a diez metros de profundidad.

¿Cuáles son tus deportistas favoritos? He sido seguidora de La Saeta Rubia, Santana y Gento. Ahora soy seguidora de Pirri.

¿Has recorrido casi todo el mundo? Sí, he viajado por casi todos los continentes. Pero si algún día me pierdo, que no me busquen fuera de España.

¿En política eres democrática y liberal? Sí, creo que todos los españoles tenemos la obligación de hacer algo importante por nuestra patria.

¿De qué te ocupas cuando no estás en el escenario? Me gusta leer y escribir. También me gusta estar en familia.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

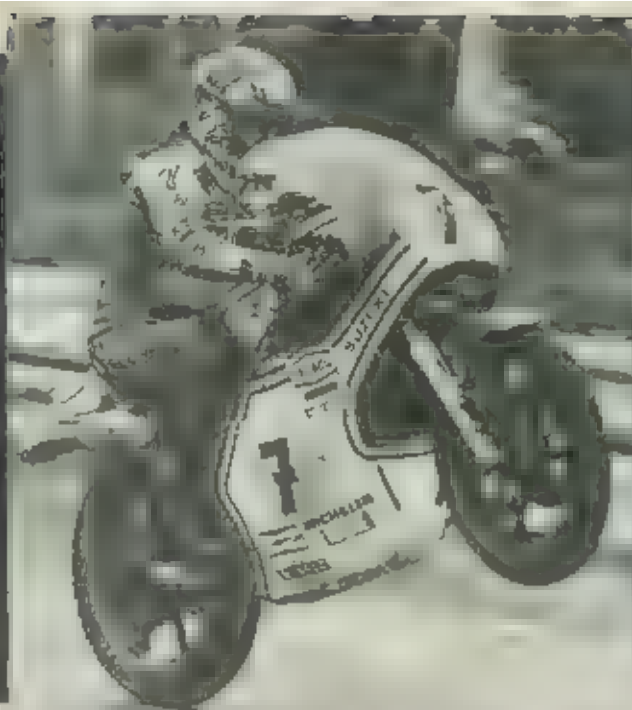
¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.

¿Qué te gusta hacer en tu tiempo libre? Me gusta mucho estar con mi familia y amigos. También me gusta viajar.



La pequeña Sara se ha criado de la cuna y como otras veces lo ha hecho con Fernando y Jesús Marzaneque.

Fotos Campos y Archivos



AL. INVAL. DUE ANTES. WICKERON TOM JONES Y ROD STEWART

# BARRY SHEENE CAMPEON BRITANICO DE MOTOCICLISMO ABANDONA INGLATERRA A CAUSA DE LOS IMPUESTOS

● Junto a él también se irá su novia, una preciosa modelo llamada Stephanie McLean.

Barry Black, manager of the  
restaurant, says he is studying  
the report about the arrests. "I'm not sure  
what our future plans are," says  
the manager. "We will be looking at it."

[illegible][illegible][illegible]

Has had many a very  
Shone a light on the  
Dearest lady for me  
In the name of a friend

[illegible][illegible]

Aho a dice Barry no es nada. Esta con otra mujer que es mucho mejor que yo. Con ninguna otra me va a ir a gustar y a punto de que pasemos a las cosas verticales como las de esta noche que me va a ser como

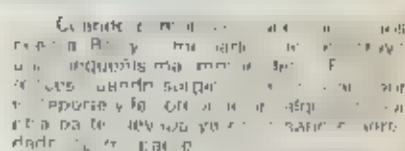
[illegible]

Sephora y Bar y sus amigos  
aparecen en las  
de la hora, todos  
primos y primas  
en la casa de la

**CAMPEON POR TRADICION**  
**REUNIANSE**

[illegible]

$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$



Bu y Sheena corrie...  
 ada camp...  
 cuando...  
 edad y...  
 me...  
 le Barry...  
 un camp...  
 en...  
 me...


$$P = \frac{1}{2} \left( \frac{1}{2} + \frac{1}{2} \right) = \frac{1}{2}$$
[illegible][illegible]





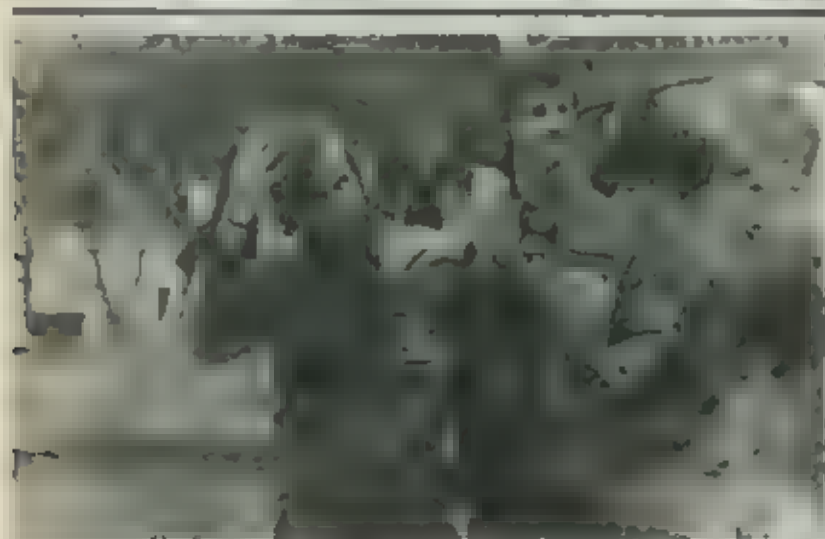
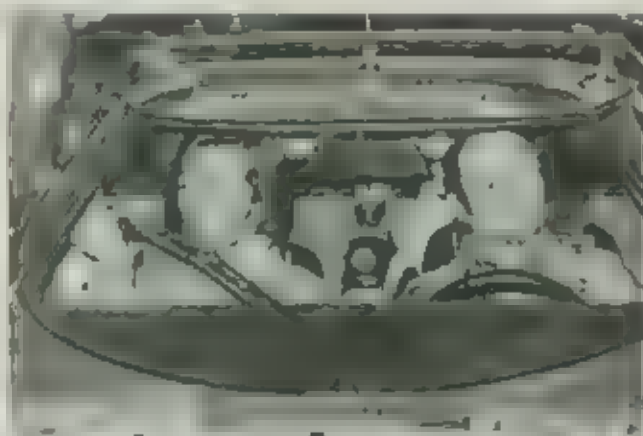
Con el futuro asegurado

## BERNARD DARNICHE, POR UN SEGUNDO TITULO EUROPEO

El campeón europeo Bernard Darniche, francés, ha conseguido el segundo título europeo de Rallye. Después de haber ganado el primer título en 1981, Darniche volvió a ganar el segundo título en 1982. Este año, Darniche ganó el Rallye de Montecarlo y el Rallye de Francia. Darniche es el piloto más joven que ha ganado el Rallye de Montecarlo y el Rallye de Francia. Darniche es el piloto más joven que ha ganado el Rallye de Montecarlo y el Rallye de Francia.

piloto como Darniche, muy respetado en el pasado. Las razones de su éxito se basan en el mismo. «Aunque no quiero ser conocido de alguien, he conseguido tener asegurado el futuro de mi familia. Esto me permite tener una gran tranquilidad, sé que no voy a depender de que mis resultados sean buenos».

Darniche está muy interesado en el desarrollo de la carrera profesional, trabajando con el S.A.R.L. de la compañía de la que es el propietario.



Markku Alen, piloto de rally, en el Rallye de Montecarlo.

## MARKKU ALEN, DEMASIADO RAPIDO PARA LA POLICIA NEOZELANDESA

El piloto de rally Markku Alen, de Nueva Zelanda, ha sido detenido por la policía neozelandesa por exceso de velocidad. Alen, de 30 años, fue detenido por la policía neozelandesa por exceso de velocidad. Alen, de 30 años, fue detenido por la policía neozelandesa por exceso de velocidad.

Los patrulleros se lanzaron en persecución de Alen, que, lejos de pararse, los distanció fácilmente.

La policía denunció el hecho ante la

organización que dirige los rallyes en la Antártida. Pero a estas alturas se han salido redondas, pues han sido varados en la que se le comunicaba la descalificación que solo le fue dada por el director de carrera y los jueces comisionados deportivos. La impugnación de la refrendo de dichos jueces, impugnación que fue aceptada por las autoridades deportivas de Nueva Zelanda. Después de estas aventuras, Alen terminó tercero.



Por fallar un cambio

## BENY FERNANDEZ, CON UNA MUÑECA FRACTURADA

En el curso del último Rallye de España, Beny Fernandez, piloto de rally, sufrió una fractura de muñeca. Beny Fernandez, piloto de rally, sufrió una fractura de muñeca. Beny Fernandez, piloto de rally, sufrió una fractura de muñeca.

Las causas y consecuencias de la fractura de muñeca de Beny Fernandez, piloto de rally, son las siguientes. Beny Fernandez, piloto de rally, sufrió una fractura de muñeca. Beny Fernandez, piloto de rally, sufrió una fractura de muñeca.

## DIVORCIO A LA ITALIANA

## SANDRO MUNARI Y SILVIO MAIGA HAN DISUELTO SU ASOCIACION



Maiga y Munari celebrando la victoria en el último Montecarlo.

El campeón de rally Sandro Munari y Silvio Maiga, que durante los dos últimos años habían formado pareja como piloto y copiloto en el equipo Alfa Romeo, han decidido separarse. El motivo de esta separación ha sido su ideología política. Mientras que Sandro Munari tiene ideas conservadoras y milita en la Unión Democristiana, Silvio Maiga pertenece al Partido Comunista. Con motivo de las últimas elecciones generales, se produjeron algunas ideológicas, dieron no pocas dificultades a César Fiorio, el director deportivo de Lancia durante la celebración del Rally de San Remo. Por este motivo, cuando Maiga pidió no seguir con Munari, aceptaron rápidamente la ruptura. Su sustituto ha sido Piero Sordani, que volvió debutado junto a «Dado» Rossi. Maiga y Munari en Italia en el Rally de...

El motivo de esta separación ha sido su ideología política. Mientras que Sandro Munari tiene ideas conservadoras y milita en la Unión Democristiana, Silvio Maiga pertenece al Partido Comunista. Con motivo de las últimas elecciones generales, se produjeron algunas ideológicas, dieron no pocas dificultades a César Fiorio, el director deportivo de Lancia durante la celebración del Rally de San Remo. Por este motivo, cuando Maiga pidió no seguir con Munari, aceptaron rápidamente la ruptura. Su sustituto ha sido Piero Sordani, que volvió debutado junto a «Dado» Rossi. Maiga y Munari en Italia en el Rally de...



Por Gary Lancaster

## ESTADOS UNIDOS SE ESMERA 8.000 MILLONES DE PESETAS, PRESUPUESTO PARA LOS JUEGOS OLIMPICOS DE INVIERNO DE 1980

● Chip Carro, jefe del departamento de los Estados Unidos, ha estado en la primera plaza del nuevo Esquí del Norte de Lake Placid donde, según se sabe, se celebrará los Juegos Olímpicos de Invierno en 1980.

Además de Esquí de Norte, se ha previsto la construcción de la pista para carreras de velocidad y el transcurso de saltos de 80 metros, y los inmuebles administrativos para el normal desenvolvimiento de la organización.

De las instalaciones ya existentes en la zona datan de 1932 fecha de los primeros Juegos que se han celebrado en Lake Placid, todas las cuales, claro va a ser remozadas con vistas al compromiso de 1980.

El presupuesto total para el acondicionamiento de la estación asciende a 116 millones de dólares esto es unos 8.000 millones de pesetas.

De esta respetable suma la mitad está prevista para las viviendas. Evidentemente los esquiadores están más preocupados a dormir que a competir y una organización desahogada dentro de tres años a cualquiera que le apunte y elevarlo de campeón de los Juegos Olímpicos de Verano que, como es sabido, se van a celebrar en Moscú.

## HA FALLECIDO UNO DE LOS MAS PRESTIGIOSOS TECNICOS BRASILEÑOS DE FUTBOL: NIS CON DE ALMEIDA

● Uno de los grandes jugadores de fútbol que mereció el título de jugador del Mundo de 1970, Nis Con de Almeida, falleció a los 55 años de edad en un hospital de São Paulo. Almeida, nacido en 1914, fue uno de los mejores jugadores de fútbol de Brasil en los años sesenta y setenta. Fue internacional con la selección brasileña y jugó en varios clubes importantes.

Fue el jugador más querido por los fans de los equipos de fútbol de São Paulo, donde jugó durante muchos años. Su muerte fue una gran pérdida para el fútbol brasileño.

Almir Nelson de Almeida, antiguo jugador internacional, alcanzó su mayor prestigio como técnico y fue uno de los cerebros del fútbol de Brasil en los años sesenta y setenta.

## ESTALLO EL ESCANDALO DEL DOPING

### EL «STIMUL» DEFRAUDABA LOS CONTROLES EFECTUADOS POR EL CROMATOGRAFO

● SEGUN PARECE, SE VENIAN PAGANDO ALREDEDOR DE DOS MIL PESETAS POR INYECCION

● El escándalo del doping que ha estallado recientemente en Bélgica, según el cual el entrenador Marcel Verwilt pagaba a los atletas para que se doparan, ha dado lugar a todo tipo de especulaciones. Al margen del nombre de Verwilt, también Freddy Maertens, Rudi Verbeke, Wilfried Peeters y Rik Van Linden, todos ellos ciclistas belgas, han sido mencionados en relación con el caso. Verwilt es muy conocido por los ciclistas profesionales desde hace años.

Aunque el caso ha sido muy conocido, después de haber estado en la prensa deportiva, se ha ido olvidando. Verwilt, entrenador de Verwilt, ha sido mencionado en la prensa deportiva, pero no se ha mencionado su nombre en la prensa deportiva.

Aunque el caso ha sido muy conocido, después de haber estado en la prensa deportiva, se ha ido olvidando. Verwilt, entrenador de Verwilt, ha sido mencionado en la prensa deportiva, pero no se ha mencionado su nombre en la prensa deportiva.



El que se menciona en el caso es un ciclista belga, pero no se ha mencionado su nombre en la prensa deportiva.

Se dice, en fin, que esas inyecciones se cotizaban aproximadamente a dos mil pesetas en el mercado negro.

## ESTADOS UNIDOS SE VALE DEL DEPORTE EN LA ALTA DIPLOMACIA

### LA HABANA-UNIVERSIDAD DE DAKOTA DEL SUR, EN LA CAPITAL CUBANA

● PARALELISMO ENTRE LA CONFRONTACION USA-CHINA EN TENIS DE MESA Y ESTE ENCUENTRO DE BALONCESTO CUBA-USA

● De la misma forma que durante la era Nixon el tenis de mesa sirvió de puente para reducir las tensiones diplomáticas entre Estados Unidos y China, el baloncesto ha servido como un puente entre Estados Unidos y Cuba.

En efecto, después de haber estado en la Habana, el equipo de baloncesto de la Universidad de Dakota del Sur, liderado por el jugador de baloncesto de la Universidad de Dakota del Sur, ha sido recibido en la Habana por el equipo de baloncesto de la capital cubana.

El equipo de baloncesto de la Universidad de Dakota del Sur, liderado por el jugador de baloncesto de la Universidad de Dakota del Sur, ha sido recibido en la Habana por el equipo de baloncesto de la capital cubana.

El resultado de la confrontación fue un empate, pero el equipo de baloncesto de la Universidad de Dakota del Sur, liderado por el jugador de baloncesto de la Universidad de Dakota del Sur, ha sido recibido en la Habana por el equipo de baloncesto de la capital cubana.

## UN ITALIANO QUE LLEGO A LOS 17 AÑOS A ESTADOS UNIDOS Y QUE NO SE CONFORMO CON SER EL MEJOR PILOTO USA

### MARIO ANDRETTI TIENE UNA META: SER EL MEJOR PILOTO DEL MUNDO

● CON BRAMBILLA Y REGAZZONI, ES EL MAS VETERANO DE LOS PILOTOS DE FORMULA 1 Y... UN CANDIDATO AL TITULO DE 1977

● La vida de Mario Andretti, el piloto más joven de la Fórmula 1, comenzó en la ciudad de Argonne, Illinois, el 28 de febrero de 1928. Andretti es el hijo de un inmigrante italiano y una mujer estadounidense. Andretti comenzó a competir en carreras de coches cuando tenía 17 años, y desde entonces ha sido uno de los mejores pilotos del mundo.

Andretti ha ganado varias veces el título de campeón de la Fórmula 1, y ha sido uno de los mejores pilotos del mundo. Andretti ha ganado varias veces el título de campeón de la Fórmula 1, y ha sido uno de los mejores pilotos del mundo.

Andretti ha ganado varias veces el título de campeón de la Fórmula 1, y ha sido uno de los mejores pilotos del mundo.

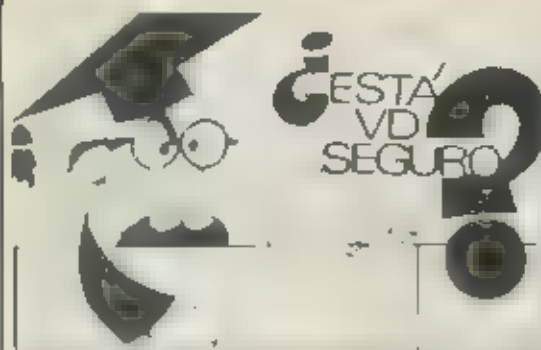
Andretti ha ganado varias veces el título de campeón de la Fórmula 1, y ha sido uno de los mejores pilotos del mundo.

Andretti ha ganado varias veces el título de campeón de la Fórmula 1, y ha sido uno de los mejores pilotos del mundo.









● Fútbol. Marcel Domingo era entrenador del Valencia, cuando se alió de otros equipos españoles. ¿En cuál de los que citamos no ha estado?

- A. Burgos.
- B. Elche.
- C. Granada.
- D. Málaga.
- E. Murcia.

● Ciclismo. Hasta la decimocuarta etapa de la Vuelta-77 se llegó la primera victoria de un español. ¿Quién la consiguió?

- A. Ibañeta.
- B. Melero.
- C. García Novillo.
- D. Tamasien.
- E. Carriño.

● Ciclismo. Maertens superó pronto el récord de victorias de un extranjero en la Vuelta a España. La tenía Van Looy ¿con cuántos triunfos de etapa?

- A. 6.
- B. 8.
- C. 10.
- D. 12.
- E. 16.

● Ciclismo. El récord de etapas ganadas por un español en la Vuelta lo posee, desde 1941, con 12 triunfos.

- A. Emilio Rodríguez.
- B. Berrendero.
- C. Jesús Loraño.
- D. Bernardo Ruiz.
- E. Delio Rodríguez.

● Fútbol. El Hamburgo batió al Anderlecht en la final de la Recopa. ¿Qué copa europea había ganado anteriormente el equipo germano?

- A. Niaguna.
- B. Copa de Europa.
- C. Recopa, otra vez.
- D. UEFA.
- E. Ferias.

● Fútbol. La final de la Copa de Europa se jugará el 25 de mayo en Roma. El Borussia Muenchengladbach se enfrentará a:

- A. Fulda ven.
- B. Borussia.
- C. Haring White.
- D. Dinamo Kiev.
- E. Real Madrid.

● Fútbol. El jugador de la Real Sociedad, que es delantero y máximo goleador, está a punto de bajar a Segunda. ¿Cuál es?

- A. Mikel Mian.
- B. Mian.
- C. Mian.
- D. Mian.
- E. Mian.

● Fútbol. En los últimos partidos jugados en el Circuito Europeo, ¿cuántos han sido ganados por españoles?

- A. 1.
- B. 2.
- C. 3.
- D. 4.
- E. Ninguno.

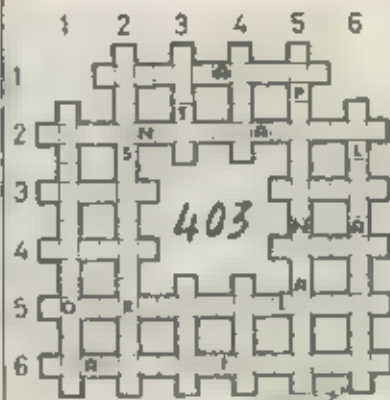
● Golf. En el Circuito Europeo se incluyen el Open de Madrid y el Open de España, disputado en:

- A. Madrid (es el mismo).
- B. La Manga.
- C. El Saler.
- D. El Prat.
- E. Málaga.

● Fútbol. Ignacio Etxebarria ha entrenado en varias ocasiones a Córdoba, del que ha salido últimamente un jugador. ¿En la temporada 1969-70, entrenando a:

- A. Marcel Domingo.
- B. Jussel.
- C. Di Stefano.
- D. Subela.
- E. Nijmne.

## REJAGRAMA



(Dedicado al AUTOMOVILISMO Fórmula 1)

### MODO DE RESOLVERLO

Se procederá como si se tratara un simple crucigrama, colocando letra por letra en los huecos correspondientes.

Las palabras horizontales se indicarán por el número que aparece a la izquierda de la columna correspondiente.

Las palabras verticales se indicarán por el número que aparece en la parte superior de la fila correspondiente.

### DEFINICIONES

**HORIZONTALES 1** Rayo.

**VERTICALES 1** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 2** Rayo.

**VERTICALES 2** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 3** Rayo.

**VERTICALES 3** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 4** Rayo.

**VERTICALES 4** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 5** Rayo.

**VERTICALES 5** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 6** Rayo.

**VERTICALES 6** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 7** Rayo.

**VERTICALES 7** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 8** Rayo.

**VERTICALES 8** Celebración de la victoria de un equipo.

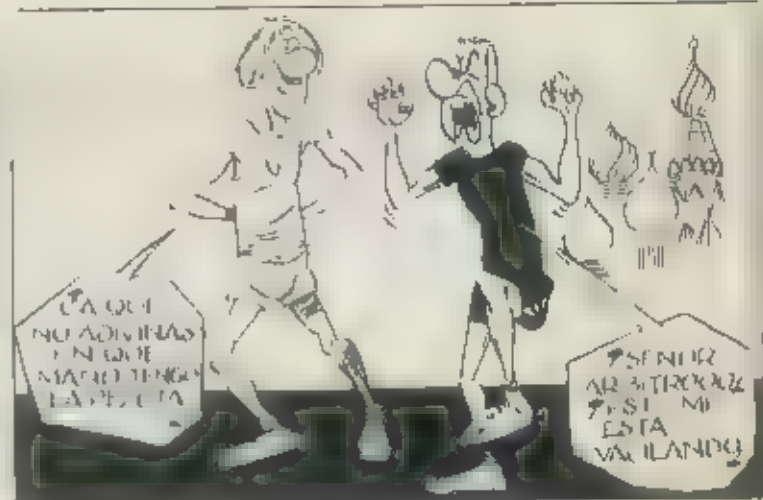
**HORIZONTALES 9** Rayo.

**VERTICALES 9** Celebración de la victoria de un equipo.

**HORIZONTALES 10** Rayo.

**VERTICALES 10** Celebración de la victoria de un equipo.

## DIEZ ERRORES DIEZ



El corredor automovilístico sueco, ganador del G.P. de Fórmula 1 en Suecia, es el piloto más joven de la historia. Su nombre es Ronnie Peterson. El piloto británico, ganador del G.P. de Fórmula 1 en España, es el piloto más joven de la historia. Su nombre es James Hunt. El piloto holandés, ganador del G.P. de Fórmula 1 en Holanda, es el piloto más joven de la historia. Su nombre es Joop van Oort RP.

## horóscopo del deportista

del 17 al 23 de mayo de 1977

Por MARCO ALFA



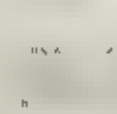
**ARIES**  
21 marzo - 20 abril

El Aries es el signo del fuego. Es el signo más enérgico y más activo. Los Aries son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



**TAURO**  
21 abril - 21 mayo

El Tauro es el signo de la tierra. Es el signo más estable y más seguro. Los Tauros son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



**GEMINIS**  
21 mayo - 21 junio

El Géminis es el signo del aire. Es el signo más comunicativo y más curioso. Los Géminis son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



**CANCER**  
21 junio - 21 julio

El Cáncer es el signo del agua. Es el signo más emocional y más sensible. Los Cáncers son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



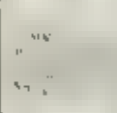
**LEO**  
21 julio - 21 agosto

El Leo es el signo del fuego. Es el signo más orgulloso y más ambicioso. Los Leos son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



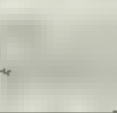
**VIRGO**  
21 agosto - 21 septiembre

El Virgo es el signo de la tierra. Es el signo más práctico y más eficiente. Los Virgos son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



**LIBRA**  
21 septiembre - 21 octubre

El Libra es el signo del aire. Es el signo más equilibrado y más justo. Los Libras son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



**SCORPIO**  
21 octubre - 21 noviembre

El Escorpio es el signo del agua. Es el signo más misterioso y más poderoso. Los Escorpiones son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



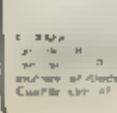
**SAGITTARIO**  
21 noviembre - 21 diciembre

El Sagitario es el signo del fuego. Es el signo más optimista y más aventurero. Los Sagittarios son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



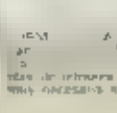
**CAPRICORNIO**  
21 diciembre - 21 enero

El Capricornio es el signo de la tierra. Es el signo más ambicioso y más trabajador. Los Capricornios son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



**AQUARIUS**  
21 enero - 21 febrero

El Acuario es el signo del aire. Es el signo más independiente y más original. Los Acuarios son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



**PIESCES**  
21 febrero - 21 marzo

El Piscis es el signo del agua. Es el signo más sensible y más emocional. Los Piscis son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo. Son personas que no se dejan vencer por nada. Son personas que quieren ser los primeros en todo.



# CAMPEONATO DE PESCA SUBMARINA DE LA FEDERACION CENTRO DE ACTIVIDADES SUBACUATICAS

- Pese a las fuertes corrientes, se consiguieron importantes capturas
- Ejemplar apoyo de las autoridades de Marina
- La excelente organización garantizó un alto nivel de seguridad de los participantes
- Pieza mayor: un mero de 16,5 kilos

En el puerto de Cádiz se celebraron el primer día los Campeonatos Regionales de Pesca Submarina de la Federación Centro. A fin de esta semana la competición se representará a toda la Federación en los Campeonatos de España. En el torneo se establecerá la clasificación definitiva que accederá a los premios de la categoría de los Campeonatos Nacionales de Pesca Submarina. La competición a vista del mar se desarrolló en un día de competición que España de la pesca submarina ha sido campeona y ha ganado el mundo de la pesca submarina individualmente y en equipo.

Los participantes de la Federación de Pesca Submarina de España en esta ocasión participaron en un torneo de vivir en el mar en un gran progreso deportivo. Los participantes en el torneo en el mayor de los deportes al mar realizadas en

invierno, a fin de no perder de formas. Debemos destacar que dichas salidas han sido promovidas por la propia Federación Centro, con ayudas para desplazamientos, alojamientos, etc.

Las normas del Campeonato eran similares a las del Campeonato de España que resumidamente exponemos a nuestros lectores:

Pieza menor 500 gramos  
Máxima puntuación por peso, 16 kilos

No puntuaban congrios, meros, meros, peces planos, etc.

Duración de la prueba cuatro horas

Los pescadores disfrutaron de embarcaciones neumáticas de apoyo, inyectadas por un socorrista provisto de botiquín, en previsión de posibles accidentes.

Las aguas no disfrutaban en la mejor de las zonas de una visibilidad superior a

Los tres primeros clasificados con sus capturas. Destaca la importancia de los meros

los 12 metros estaban moderadamente bajas y en todo momento los pescadores acusaron las fuertes corrientes del Estrecho, típicas en la zona.

La competición se celebró durante dos

jornadas consecutivas. La primera de ellas registró el dominio del pescador Manuel Pombo, que capturó dos meros y cinco piezas más, totalizando 17.340

## 1ª JORNADA

	Piezas	Puntos	Pieza mayor	Club
1º Manuel Pombo	7	17.340	8.500 Kg.	Necton
2º José Bernal	4	7.600	2.700 Kg.	Necton
3º Vicente Hernanz	4	4.260	0.600 Kg.	Necton

En la segunda jornada, los aspirantes a los primeros puestos apretaron la competición buscando en aguas más profundas, entre 12 y 16 metros, el incrementar el peso y número de capturas. Aunque la claridad de las aguas y las

condiciones no favorecían, en ningún momento la pesca a esas profundidades, se capturaron meros importantes, uno de ellos, de 16,5 kilogramos, daría el Campeonato a José Bernal.

## 2ª JORNADA

	Piezas	Puntos	Pieza mayor	Club
1º José Bernal	4	30.060	16.500 Kg.	Necton
2º Fernando Pi	3	22.570	6.400 Kg.	CIA5
3º Manuel Pombo	1	12.833	3.340 Kg.	Necton

Entre estas tres primeras clasificaciones se capturaron ocho meros y otras piezas importantes superiores a los dos kilogramos: lubines, sargos, etc.

La clasificación final del Campeonato Regional quedó establecida de la forma siguiente:

## CAMPEONATO REGIONAL CENTRO TROFEO JOSE IGNACIO PUERTO

	Puntos	Piezas
1º José Bernal	37.600	9
2º Manuel Pombo	30.173	3
3º Fernando Pi	22.570	8
4º Javier de Leonardo	12.833	8
5º Vicente Hernanz	9	7

Hasta 18 clasificados

Estos resultados confirman la mejora de nivel que parece haber alcanzado la práctica de la pesca submarina por parte de los miembros de la Federación Centro, que nos han manifestado el que dejamos patente su agradecimiento hacia la Ayudantía Militar de Marina de Farita y, en particular, a don Alberto González Sáez que dio todo género de facilidades para la organización y celebración de los Campeonatos. Sin la co-

laboración de las autoridades de Marina de la Zona sería imposible que estos pescadores de «segunda» practicasen el duro y bello deporte de la pesca submarina.

La entrega de premios revistió gran brillantez gracias a la colaboración, por importantes premios en artículos deportivos, de las firmas BEUCHAT MARE'S y SPORASJB.



Los participantes, satisfechos, y el perro Pafa, mascota del equipo de la Federación Centro

EN LA PASADA TEMPORADA  
JUGÓ EN EL SAN FERNANDO, Y EN  
LA PRESENTE TRIUNFA EN EL SEVILLA

# YIYI: «AUN NO GANO



parada. Carriega decidió darle una oportunidad. Una oportunidad que Yiyi ha sabido aprovechar.

¿Cuántos partidos llevas jugados?  
Veintisiete.  
¿Titular?  
Más o menos.  
¿Cómo va la cosa?  
Las cosas van muy bien. Me siento muy cómodo en el equipo. La próxima temporada espero jugar más.  
¿Por qué?  
Tendré más experiencia.

## TECNICO Y LUCHADOR

Es tímido y cuesta salirse de su zona. Parece como si tuviera miedo a decir algo que le cueste. Aunque en el campo se justase de manera natural.  
¿Cómo es en el campo?  
No sé. No soy muy técnico, pero he decidido.  
¿Técnico?  
Un poco.  
¿Luchador?  
También.

¿Milid y mirad?

Algo así.

Por el momento aunque que su mayor ilusión es continuar jugando en el Sevilla. Que el entrenador le ponga de nuevo tres domingos.

De cara al futuro, ¿cuáles son tus aspiraciones?

Las máximas.

¿Por ejemplo?

Ver la camiseta amarilla y roja de la ilusión de todo jugador.

¿Tienes futuro en el fútbol profesional?

De profesional.

¿Y qué tal te va en Sevilla?

No me puedo quejar.

¿Tu control se puede controlar por sí mismo?

No. Aun así, para mí es una.

Digamos que los equipos que han jugado en su día El Corinthians, el Real Madrid, el Barça, el Bayern, el Inter, el Milan.

Y Yiyi agrega:

Los jugadores que salimos de la cantera es difícil que tengamos esas fichas.

¿Crees que los jugadores que salen de la cantera están mal pagados, en comparación con los que vienen de fuera?

Si.

La pregunta seguramente por la temporada que finalizó. Por esta vez, quizás, en la que el Sevilla se esperaba bastante más.

¿Ha sido buena vuestra temporada?

Pienso que no ha estado mala.

Pero la Copa de la UEFA se os escapó.

En realidad sí, porque, ¿sabéis? En nuestro campo hemos perdido muchos puntos. Y esos puntos, ¿dónde están? Nos han quitado la posibilidad de jugar la Copa de la UEFA, pues la verdad es que fuera de nuestro campo vamos alcanzando muy buenos resultados.

¿Cuántos años tienes?

Veintitrés.

¿Carriega confía en ti?

É fue quien me puso en el equipo. Y ésta es en fin, Francisco Páez, también más conocido por «Yiyi». Un año y medio de fútbol que en su primer año en Sevilla le han dado el número 10 y que ahora con llegar a tener los colores de la camiseta, en un futuro no muy lejano.

**LOS JUGADORES DE LA CANTERA ESTAMOS POCO PAGADOS.**

**MI ILUSIÓN ES LLEGAR AL EQUIPO NACIONAL.**

**LA PARTICIPACIÓN EN LA COPA DE LA UEFA LA HEMOS PERDIDO EN NUESTRO CAMPO.**

**ESTÓY CONTENTO CON MI RENDIMIENTO, PERO LA PRÓXIMA TEMPORADA JUGARE MUCHO MÁS.**

**Por ELOY S. CASTAÑARES**  
**Foto: MACARIO**  
**Foto color: A. YEG**

**S**on Francisco Páez, Guay, el que en el fútbol se conoce por el apodo de Yiyi. Nació en Utrera, muy cerca de Sevilla, y hasta ahora ha jugado en el primer equipo de Sánchez Pizjuán, pero a que pertenecer a su club. Desde hace cuatro años ya no.

¿Por qué el apodo de Yiyi?

Me viene de familia. Uno de mis hermanos, que jugó en el Sevilla Atlético, era conocido por Yiyi. Cuando comencé a jugar también comenzaron a llamarme Yiyi, y con Yiyi me ha quedado.

En el San Fernando, donde jugó de niño, por el Sevilla la pasada temporada comenzó su ascensión, ahora al proclamarse máximo realizador de las tres divisiones con la bonita cifra de veintisiete tantos.

Entonces, ¿cómo va la cosa en la punta?

¿Y ahora?

Salgo con a once, pero suelo ayudar al centro del campo.

¿Te gusta más jugar en la punta?

En realidad lo que me gusta es jugar. El puesto no me impone a jugar.

Pero marcas muchos goles.

Si.

¿Cuántos llevas?

Cuatro en la Copa y uno en la Liga.

¿Es más fácil marcar en la Copa?

No, es igual. Sucede que en la Copa he tenido más suerte.

Tras su brillante campaña en el San Fernando, al finalizar la pasada temporada fue repescado por los técnicos del Sánchez Pizjuán y al comenzar la tem-



Con nuestro redactor en un momento de la entrevista





NINGUN "KILO" >

UICOTIF

SUBANCOCHEN

# «GATO» FERNANDEZ



Todo fue un mal de la vida. Yo. El



NO  
EJOR

«Me gusta  
e haré  
me haré  
a qué le  
necesita.»

၈၆၆၆ ဂရုဗ္ဗိ  
 ၈၆၆၇ ဂရုဗ္ဗိ  
 ၈၆၆၈ ဂရုဗ္ဗိ  
 ၈၆၆၉ ဂရုဗ္ဗိ  
 ၈၆၇၀ ဂရုဗ္ဗိ

# «GATO» FERNANDEZ: DE SEGUNDO DE ECONOMICAS A PORTERO DEL ESPAÑOL

sobre todo. Siempre que alguien llamó a mi puerta yo ya de eso pude hacerlo. Gracias a Dios mi familia es acomodada y echare una mano a la gente lo he podido hacer de vez en cuando.

Lo que no me gusta es lo que dice con vos que le quita el trabajo es que su amigo le está dando trabajo. Tienen una empresa de préstamos. Son prestamistas.

El Gato me dice: Diadín Fernández y Florio Roa me están haciendo menor. Alberto Luis de Trece años y no pocas cosas en mente.

Pero yo le pongo: Eso no me interesa.

Le interesa mejorar.

Voy a ir a deportivamente. Comencé a jugar a la edad de retirarse que me empieza mal arriba.

Y no le abusta el empeño?

No.

¿Vas a ser o cobard?

Pudiente. Sé mas a dónde puedo llegar.

Oiga, hasta dónde.

E año por año será que se va verdad.

E de la verdad, ¿no?

Eso sí.

¿Que quiere e triunfar o su plata?

Es mejor ser un buen portero que ganar mucho dinero.

Y Roberto Fernández flow ya en el fin de los mejores cancheros de sudamericanos. Que aquí el chulo este por decirlo se es otro canchar. Un canchar en sus primeras estrofas. Ocurra.

Peo o triunfare.

Otra vez con Luis Alberto del Paraná. E tocadosos gló. E Gato es ya en casa.







*Un bloqueo fácil. Un respiro. Y no ha tenido muchos.*



*Tiempo para el «footing». Roberto entrena con buena cara. Es el mejor ejemplo.*



*Ahora de rodillas. Así han tenido a los porteros del Español las vanguardias de la Liga.*



*Un «entrenón». Gato intenta lograr el desmarque.*



*Contra el calor, una casi ducha facial refrescante. (Fotos Seguí.)*



# DANI EL OLVIDADO DE KUBALA

- ★ «Si el seleccionador no me llama, él sabrá por qué»
- ★ «De todas formas, estoy a su disposición si considera que puedo serle de utilidad»

TRES goles en un partido internacional son como para tener en cuenta a su autor. Dani marcó los tres tantos que dieron la victoria a la selección Sub-21 de España sobre la de Rumania. El partido se jugó al día siguiente de la derrota de nuestro primer equipo en Bucarest. La rotunda victoria española fue una especie de desquite, o consuelo, por el fracaso de los mayores. Naturalmente, los tres goles que marcó pusieron a Dani de actualidad. No se encuentra así como así en goliador, y, precisamente, la selección está falta de un delantero realizador. Han sido varias las veces que Kubala ha presionado a Dani, pero después le ha excluido del equipo. Y Dani no ha vestido aún la camiseta del primer equipo nacional.



## SENCILLEZ

—¿Te llamará, por fin, Kubala?  
—Bueno, estoy contento por haber dado el primer paso. El de Vallecas fue mi primer partido internacional... oficial. Lo demás, ya vendrá.

Dani, siempre alegre y sonriente, parece contento, aunque advierte:

—La verdad es que no me gusta hablar del tema. Porque pienso que Kubala ya sabrá a quién debe poner. Yo, por supuesto, estoy a su completa disposición, si considera que mis servicios pueden serle de utilidad.

Sorprende la sencillez del jugador bilbaíno, que subraya que el mérito fue de todos.

—Jugamos todos; el mérito hay que repartirlo por igual entre los once.

Daniel Ruiz Bazán Justa es, también, el goleador del Athletic. Claro, que tiene a su favor el ser el encargado de lanzar los penaltis. Y es cierto en su ejecución. Son muy pocas las que ha fallado. Esta temporada, ninguno. Contra los rumanos, Dani marcó el segundo gol de penalti. Por cierto, que se le sigue achacando que lanza las faltas máximas de manera antirreglamentaria. Con lo que se ha dado en llamar apuradínhas. Dani lo explica:

—Me han protestado porque me paro una vez que he tomado carrera. Pero sería antirreglamentario si volviese hacia atrás. Yo digo que si los árbitros no dicen nada, será porque es legal. No me han hecho repetir el penalti ni en los partidos de España ni en los internacionales de la Copa de la UEFA.

## ÁRBITROS ESPAÑOLES Y EXTRANJEROS

—Hablando de la Copa de la UEFA, Dani no pudo jugar el partido de vuelta contra el Racing White por haber sido suspendido por un partido por acumulación de amonestaciones. Se le achaca que juega con cierta dureza desacomunada en los delanteros. ¿Qué dices a esto?

—Los árbitros suelen equivocarse, como todos los seres humanos. En el partido de Bruselas, el árbitro me sacó la tarjeta injustamente. No hice motivo para ser amonestado. Pero el ambiente estaba caldeado. Ibamos ganando el partido y yo creo que el colegiado se dejó influir por el público.

—¿Hay diferencias entre los árbitros españoles y los extranjeros?

—La verdad es que son distintos. Puede que no estemos preparados para que nos arbitren fuera de España. En cuanto a quienes son mejores, no sabría decirlo. Para mí, el bueno es el que deja contentos a los dos equipos. Comprendo que no es fácil, pero así debe ser.

Dani ha dado, según él, el primer paso. Jugó su primer partido oficial representando a España, aunque fuese con los Sub-21. Ahora a esperar que Kubala se decida a llamarle para el partido de vuelta contra Rumania. Pero con nuestra primera selección. La que perdió un Bucarest por uno a cero.

# CLARA PSICOANALISTA CON CLIENTELA MUY DEPORTISTA

Por DON OPAS - Foto: LARRU - Dibujo: RAMON



## «PHEPHE» PIRRI

¡Más «Cosmos-polita» que nunca!

—¿D A usted su permiso?  
—¡Mi madre, el hombre del saco!  
—¡No se asuste, doctora, que no me como a nadie! Soy el señor Pepe, el afamado Pirri... ¿No me reconoce?  
—¡Ah, sí! ¡Qué sustazo me ha dado, señor Pepe! Claro, como con ese saco parece un sacamantecas.  
—Es lo que soy. Mejor dicho, es lo que quieren que sea. ¡Un sacamantecas!  
—¿Sabe de dónde vengo con el saco?  
—¡Qué horrible revelación irá a hacerme!  
—¡Vengo de sacar «mantecas»!  
—¿A qui... qui... quién?  
—A Mr.  
—¡Miljanic! ¡Qué horror! ¡Ha sacado la «manteca» a Miljanic! Lo veía venir...  
—No, no, a ese «mister» no. Me refiero a otros «misteres». A un «mister» de verdad, a Mr. Taylor, el enviado especial del Cosmos. ¡Qué «manteca» más rica le ha sacado! Bueno, realmente, no se la he sacado. Me la ha dado él voluntariamente. Los del Cosmos son tan «mantecososos»!  
—¡Es el colmo!  
—Sí, ¡es el Cosmos!  
—Confíame su tremendo problema, señor Pepe. ¿Qué lleva en el sa... sa... saco?  
—Ya le digo: la «manteca». Bueno, parte de la «manteca». Una muestra.  
—Cuéntame todo, señor Pepe. Sin omitir detalle alguno, por «mantecosos» que sea.  
—Hace unos días me visitó el benemérito Mr. Taylor, un santo varón con bigote, que dice «yes». ¿Me sigue?  
—«Yes».  
—Me dijo que venía en mi busca y captura. Yo me temí que fuera un hombre de Harrison.  
—¡Hubiera sido el colmo!  
—Sí, ¡el Cosmos!  
—¿Qué quería su misterioso visitante?  
—Darle «mantecas». Yo le pregunté que cuánto, y que si con cuchara o tenedor. El «mister» me respondió que... ¡glud!... un millón de dólares. Y me aclaró que me la daría con cuchara, tenedor o cheque, a elegir. Que quería hablar conmigo sobre el particular, en algún lugar tranquilo, lejos de cotillas.  
—¿Usted qué hizo?  
—Me tomé un bote de pastillas tranquilizantes y dos «largos» de lila, y corrí al despacho del marqués de Saporita, que de «mantecas» sabe más que Lope. El marqués hizo cuentas y, tras sufrir un sofocón, me habló así: «¿Dices que te «suelten» un millón de dólares por temporada? ¡Agárrate, Pepe, que en «pelea» te suponen sesenta y ocho millones! Menos mal que me había agarrado. A la corbata del marqués, para más señas. Luego, ya tranquilizado, me aconsejó: «Cita al «mister» en un Banco, lo más cerca posible de la cámara escorazada. O, en su defecto, en el despacho del «dir». Para mentelizar al Taylor, ¿comprendes?» Y de allí vengo ahora, de recoger «mantecas». Una muestra, como digo.  
—¿Cómo se encuentra?  
—Bien. ¡Tengo «dólares» de cabeza!  
—¿Nada más?  
—Sí. También me siento... ¡Cosmos-polita! ¡Muy Cosmos-polita! No me desagrada la idea de mudarme a Nueva York ¡Con las ganas que tengo de saludar al Jesús Hermida y pedirle la fórmula de sus peinados!  
—Además, con ese millón podrá vivir a lo grande.  
—¡Sí, como un Pepe!

## SOLUCIÓN A «¿ESTA USTED SEGURO?»

1: Murcia (E); 2: Málaga (B); 3: B (B); 4: Delfo Rodríguez (E); 5: Ninguna (A); 6: Liverpool (B); 7: Milán (B); 8: 4 (B); 9: La Manga (B); 10: Kubala (D).

## SOLUCIÓN AL REJÁGRAMA

HORIZONTALES: 1: Tortuga; Alubia; 2: Watson, Nígers; Arteria; 3: Broche; Aislado; 4: Mireki; Banana; 5: Po. Ojar; Agazcon; Islero; 6: Aza; András; Internado.  
VERTICALES: 1: Castrojaio; Odeas; 2: Sordos; Schackler; Ralido; 3: Hunt; Tasi; Cañeta; 4: Albero; Corona; 5: RIP; Peterson; Nasa; Aamará; 6: Mil; Lauda; Antártida.

## SOLUCIÓN A LOS DIEZ ERRORES

1: Boca del jugador enfadado; 2: Una de las bolas de la torre; 3: Raya blanca en el pantalón del jugador vestido de negro; 4: Número en el pecho del jugador vestido de blanco; 5: Protector del tobillo del pie derecho del jugador situado a la izquierda; 6: Fondo negro; 7: Bigote del jugador vestido de blanco; 8: Manga izquierda de la camiseta del jugador situado a la derecha; 9: Balón que asoma por detrás del personaje de la izquierda; 10: Una torre.



Aunque no convenció frente a Syracuse

# NINO SIGUE SIENDO CAMPEON

- El español ha anunciado que abandonará el título por problemas con el peso
- "Tuve que quitarme tres kilos en veinticuatro horas y lo he notado sobre el ring"



Nino Jiménez responde a los aplausos de los espectadores. Acaba de retener su título al vencer por puntos a Michel Syracuse.



Nino Jiménez y Michel Syracuse se saludan antes de empezar la contienda. Fue un combate disputado y duro, pero exento de técnica.

NINO Jiménez ha tenido que superar una difícil prueba ante los escasos aficionados que acudieron a presenciar en directo su combate con Michel Syracuse. El campeón europeo ha podido retener a duras penas su corona, viéndose favorecido por los jueces, que le otorgaron la victoria por puntos. El francés se había hecho acreedor, por lo menos, al nulo. Fue una pelea dura, disputada, sin tregua, exenta de técnica, sobre todo por parte del español. Syracuse empezó dominando el centro del ring y lanzando unas derechas muy peligrosas. Según iban transcurriendo los minutos, se fue diluyendo hasta el boxeo técnico del galo y aquello acabó en un combate callejero en el que Nino empujaba, arremetía,

se liaba a «palos» y Syracuse acusaba el esfuerzo y los golpes al estómago que le había propinado el campeón. Porque precisamente Nino estuvo a punto de ganar antes del límite en dos ocasiones, gracias a sus golpes abajo. La primera oportunidad la tuvo en el octavo round, y entonces el francés se salvó gracias a la campana, cuando no tenía fuerzas para replicar a los golpes de Nino y sus piernas se doblaban. La segunda ocasión fue casi al final del encuentro, pero Nino no tenía ya fuerzas para seguir el ataque y le faltaba claridad mental para precisar sus golpes.

## EL FUTURO

Las imágenes del combate llegaron a toda España

a través de Televisión. Se han hecho ya muchos comentarios sobre el Campeonato de Europa de los plumas. Algunos opinan que Syracuse se hizo acreedor a llevarse la corona. Nosotros debemos repetir que un nulo habría sido lo acertado, un nulo que también le hubiera permitido a Nino seguir siendo campeón. Ahora Nino Jiménez va a tener que replantearse seriamente su futuro. El viernes no estaba en sus mejores condiciones físicas. «Ha sido a causa del peso. He tenido que rebajar tres kilos en veinticuatro horas y eso se nota sobre el ring». Nosotros no estamos tan seguros de que sólo haya sido culpa del peso, pero por ahora será necesario aceptar la explicación del campeón, un

campeón que por el momento se va a quedar sin el título europeo aunque lo haya retenido sobre el ring. «No tengo más remedio que subir de categoría. Ya no puedo dar el peso pluma. A partir de ahora combatiré en el ligero junior y mi meta sigue siendo el título mundial». Tras lo visto el viernes, la corona del mundo le puede venir demasiado ancha a nuestro compatriota, aunque él es muy libre de soñar con ese título.

Lo malo es que por España anda Rubén Olivares. Subió al ring a saludar a los aficionados españoles antes del campeonato de Europa. Y el mejicano tiene igual fin que Nino. Berrocal quiere encerrarlos juntos en el mismo cuadrilátero, y esa empresa parece superar las posibilidades de un Nino, al que frente a Syracuse sólo le salvó su valentía. Rubén Olivares asistió al encuentro desde las primeras filas de ring con una sonrisa sospechosa. A lo mejor pensaba que si aquellos dos eran los mejores pesos plumas del continente, él podía tirarse una temporada por los rings europeos.

## UN DEPORTISTA

Michel Syracuse, que se había portado como un excelente aspirante en el ring, actuó como un gran deportista en los vestuarios, cuando una vez acabada la contienda le preguntaban por las incidencias del encuentro y por el veredicto. «Nino es bueno, muy bueno. En un par de ocasiones ha podido derribarme. Pasé momentos muy difíciles y a punto estuve de abandonar. Si no lo hice fue porque me había entrenado muy intensamente para este combate. Yo también he



Rubén Olivares, ex campeón mundial de los gallos y de las plumas, saluda a los escasos espectadores que acudieron al Palacio de Deportes.

tenido mis problemas con la báscula. ¿El veredicto? Nada tengo que oponer.»

Todo un deportista este tunecino afincado en Francia, que a punto estuvo de conseguir su objetivo. Poco le faltó para dejar a Nino compuesto y sin título continental. Pero las bravas reacciones del campeón le sirvieron para pasar la difícil prueba del aspirante, Michel Syracuse.

Vicente CARRERO

(Fotos Javier Gálvez.)



Una fase del campeonato de Europa de los plumas. Nino saca su izquierda para intentar frenar a su aspirante.



# NINO

## SOLO VALENTIA

(Reportaje gráfico de Javier Gálvez.)

No fue la gran noche de Nino Jiménez, que, para colmo, estuvo a punto de quedarse sin su corona. El campeón había tenido problemas con la báscula y lo notó sobre el cuadrilátero. Michel Syracuse, el aspirante, se mostró desde el principio como un adversario temible. Pero el título se quedó en casa. Los jueces le concedieron la victoria por puntos al español, aunque la justicia del veredicto podría discutirse. De Nino sólo se salvó su bravura, su valentía, su honradez y su entrega, sobre todo en los últimos asaltos, cuando parecía que el título se le escapaba de las manos y se lanzó a un ataque dramático, alocado y suicida, que, paradójicamente, le permitió seguir siendo campeón.

